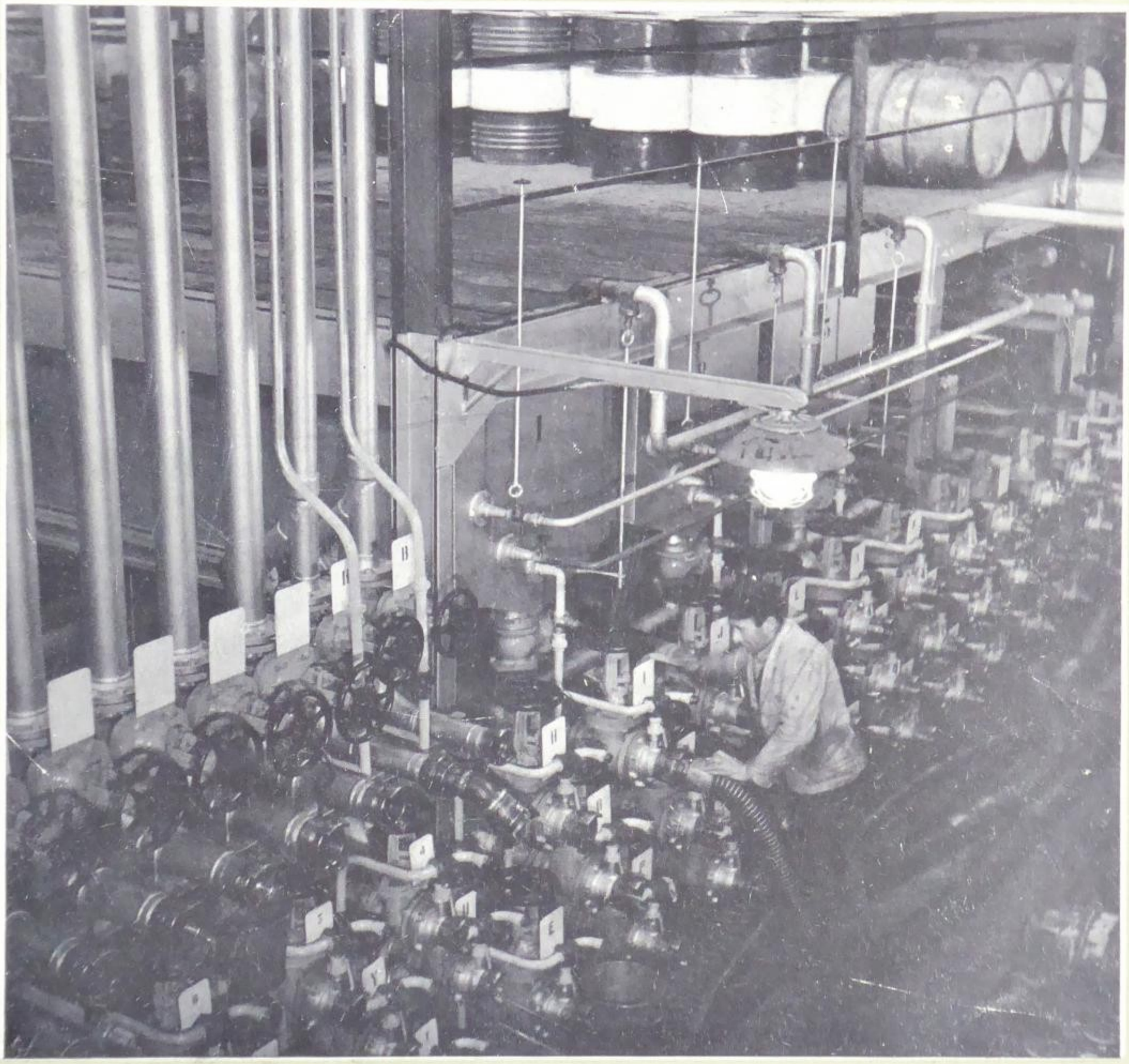
AVRIL 1951 NUMÉRO 41

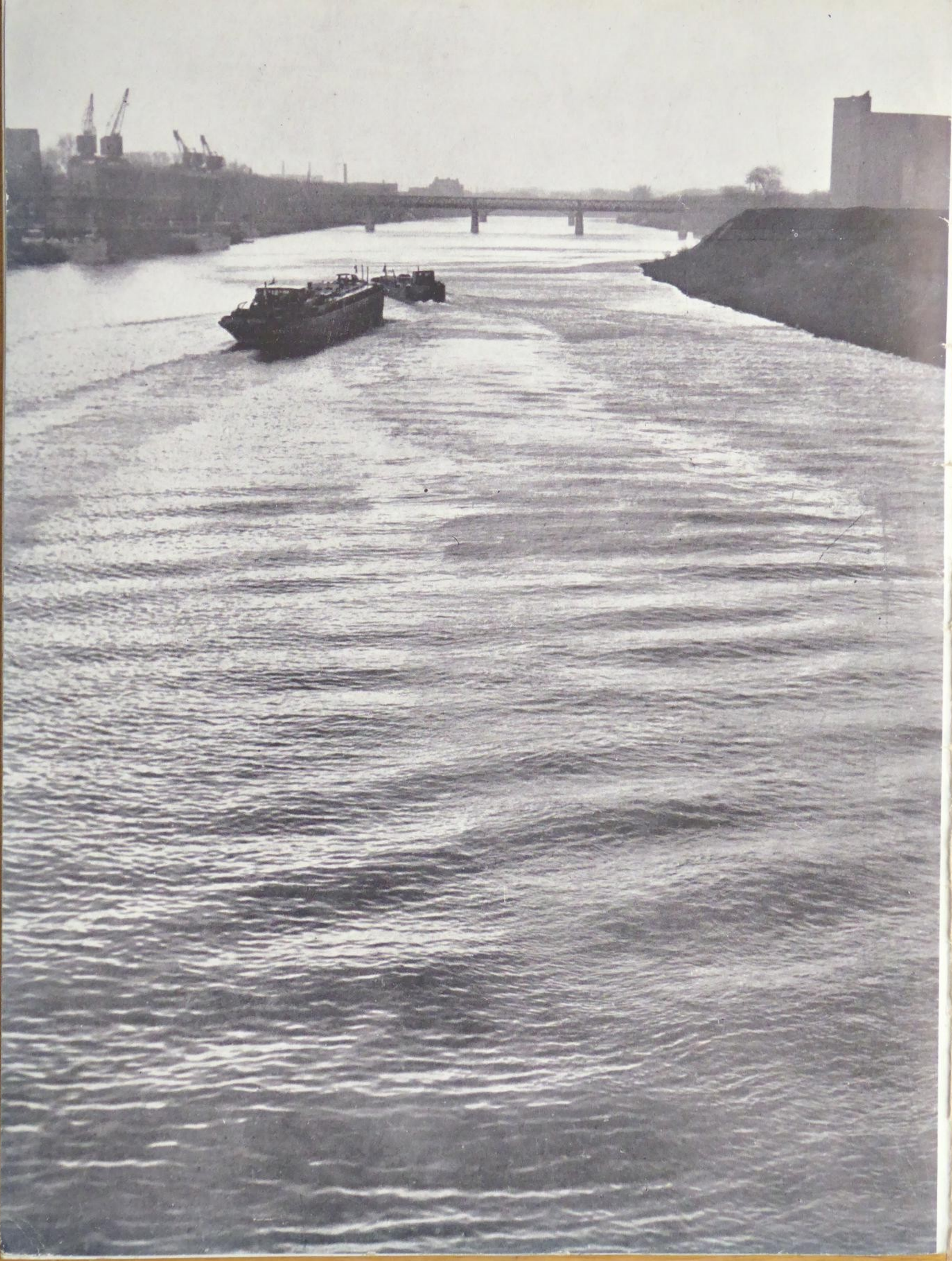
Esso

REVUE

PUBLICATION MENSUELLE
RÉSERVÉE AU PERSONNEL



STANDARD FRANÇAISE DES PÉTROLES



AVRIL 1951 NUMÉRO 41

ESSO REVUE

REVUE MENSUELLE
RÉSERVÉE AU PERSONNEL DE LA STANDARD FRANÇAISE DES PÉTROLES

Rédacteur en Chef-Gérant : P. MOREL

Rédaction : 82, CHAMPS-ÉLYSÉES (8e)
TÉL. BALZAC 46-24 - POSTES 321 ET 241

MEMBRE DE L'UNION DES JOURNAUX D'ENTREPRISE DE FRANCE.

SOMMAIRE

Éditorial 1
Port-St-Louis-du-Rhône 2
L'inauguration de l'usine 8
La sonde portative 10
Le transport par chalands-citernes. 12
Les voies navigables françaises ... 20
Réservoirs en promenade 22
Assurés... Attention ! 24

Et nos rubriques habituelles : *Nouvelles brèves - Nos jeux - Sécurité - Entre Nous - Nominations et Promotions - Les bonnes idées paient - Chronique Sociale.*

Photographies

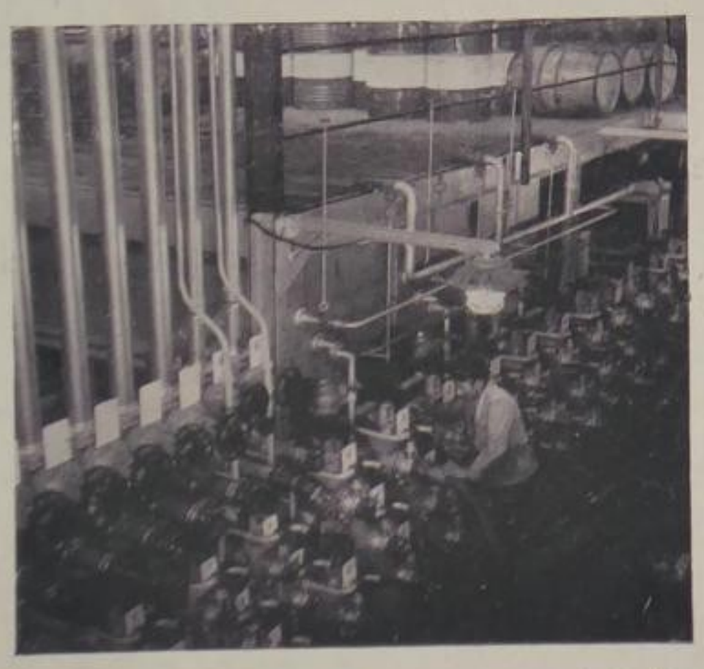
KOULLAK, p. 2 et 3. - ELLEBÉ, p. 22 et 23. - BARANGER, p. 12 et 13 b. Collection ESSO, p. 10, 11, 28 b. - ROD RIEDER, p. 12, 13 h. - RICHARD, p. 14 b., 15 d., 16 d., 18. - BEZAULT, p. 14 h, 14 d, 15 g. - MOREL, p. 2 de couverture 4, 5 6, 7, 8, 9, 16 h. et g. 17, 19, 3eme de couverture.

Illustrations

R. VUILLEMIN, p. 5, 6, 7. - JANETTE MATGÉ p. 11, 13, 17, 19, 20 et 22 - S. GIRAUDET, p. 32 - S.E.S. p. 24.

Mise en page : A. B. FERREY

La reproduction de nos articles et documents doit être soumise à notre autorisation.



NOTRE COUVERTURE. *Le poste central de pompage de l'usine de Port-Saint-Louis-du-Rhône.* (Photo Esso.)

Le chaland automoteur « Esso » quitte Saint-Ouen. Il va tourner pour descendre à vide vers Port-Jérôme.

ÉDITORIAL

UNE courte absence de notre Président m'amène à donner ces quelques lignes à notre Revue et je profite avec plaisir de l'occasion qui m'est offerte pour livrer à ses lecteurs quelques réflexions très simples à propos d'une remarque qui m'a été faite.

Je me trouvais en province, au cours d'une de ces tournées trop rapides et trop rares à mon gré, qui me permettent néanmoins d'apprécier « sur le tas » le travail utile et la réconfortante vitalité de notre organisation de distribution.

Le hasard fit que je rencontrai un de nos « anciens », maintenant à la retraite, mais qui garde la nostalgie de son secteur et du temps où « il était au contact ». Après avoir évoqué quelques souvenirs, il me dit la joie qu'il éprouvait chaque mois à se retrouver par l'Esso-Revue plongé dans ce qui fait notre vie quotidienne, à nous les actifs ; mais sa conclusion me frappa : « Tout ce que m'apporte l'Esso-Revue, voyez-vous, est intéressant et me plaît, mais quelle différence avec l'Eco-Journal de jadis. Ne croyez-vous pas que la revue actuelle est parfois de compréhension un peu difficile pour le personnel moyen à qui elle est destinée ?... »

Ai-je besoin de vous indiquer dans quel sens se fit ma réponse... Vous savez, pour l'avoir souvent constaté vous-même ou autour de vous, l'importance que nous attachons à la S.F.P. à l'enseignement et à l'information, pour que j'aie à m'étendre sur ce que furent mes arguments.

Le mot de la fin fut toutefois à mon interlocuteur, qui après m'avoir écouté avec attention me dit : « Il faut reconnaître qu'en douze ans, la maison a fait du chemin... » Comment l'entendait-il ? Je laisse à chacun le soin d'estimer ce qu'il y avait d'aimable appréciation pour ce qui a été réalisé...

Les anciens se souviendront de l'époque — pas si lointaine — du début de la distribution en vrac des carburants, de la simplicité des méthodes et du matériel qui était employé à ce moment. Quel chemin parcouru depuis... que ce soit la pompe de distribution, le camion de livraison ou le dépôt stockeur, tout a évolué dans le sens du progrès technique et le personnel a naturellement été conduit à s'adapter à ce nouveau matériel et à ces nouvelles méthodes.

La clientèle aussi a évolué et l'un des principaux devoirs de nos vendeurs n'est-il pas aujourd'hui d'essayer de lui faire adopter également des méthodes de vente au détail plus modernes et plus efficaces ?

Tout cela s'apprend ; notre rôle et aussi notre devoir est de donner à tous nos collaborateurs les moyens d'augmenter leurs connaissances et d'acquérir ces notions générales, indispensables à notre époque à tous ceux qui veulent être à même de se maintenir en bonne place.

Nos séances de training, que d'aucuns je le sais trouvent un peu répétées, les réunions de « rafraîchissement », les différents bulletins d'informations, la revue Esso, sont entre autres, les moyens que nous offrons à tous ceux qui veulent accroître leur potentiel. Ce faisant, nous sommes conscients que nous rendons service non seulement à ceux qui profitent de cet enseignement, mais aussi à la collectivité.

le 24 Mars 1951

Pucart

PORT-ST-LOUIS-DU-RHONE

PORT-SAINT-LOUIS-DU-RHONE bénéficie d'une situation géographique exceptionnelle par sa position à l'embouchure même du fleuve.

C'est à la fois un port maritime et fluvial où rien ne manque pour effectuer un travail régulier intensif : outillage, main-d'œuvre, terre-pleins, vastes entrepôts, usines en bordure des quais, transports par eau et par fer, installations électriques et vastes terrains, que leur parfaite horizontalité et leur peu d'élévation au-dessus du Rhône et de la Méditerranée rendent éminemment favorables à toutes les exigences de l'industrie et du commerce tels que creusement de canaux, établissement de voies ferrées, constructions d'usines, de docks et d'entrepôts nécessaires pour la manutention et les transports de marchandises.

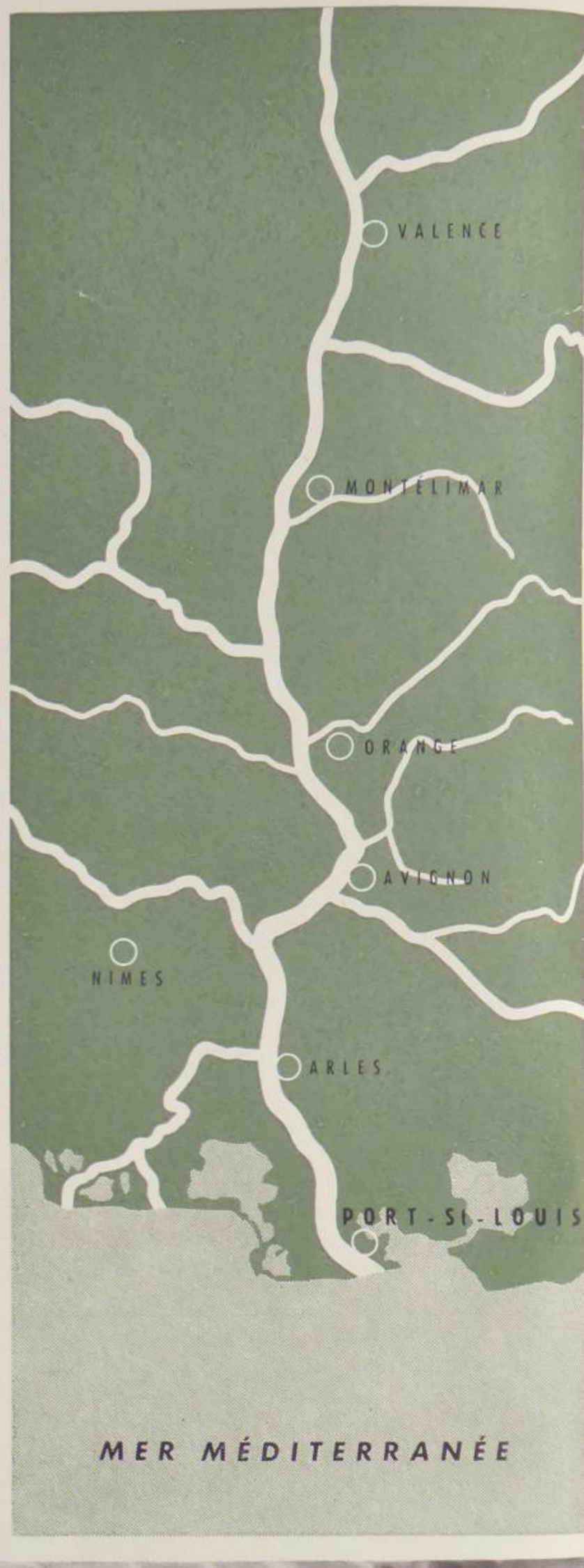
Port-Saint-Louis-du-Rhône se classe en tête de tous les ports de France pour le tonnage manutentionné, eu égard à la longueur des quais.

D'après les statistiques, il ressort que pour les neuf premiers mois de l'année 1948 le tonnage global de Port-Saint-Louis-du-Rhône dépassait celui des ports de Brest, Dieppe, Calais, Lorient, Bayonne, Saint-Malo, Saint-Servan, Toulon, Nice, Port-Vendres, etc...

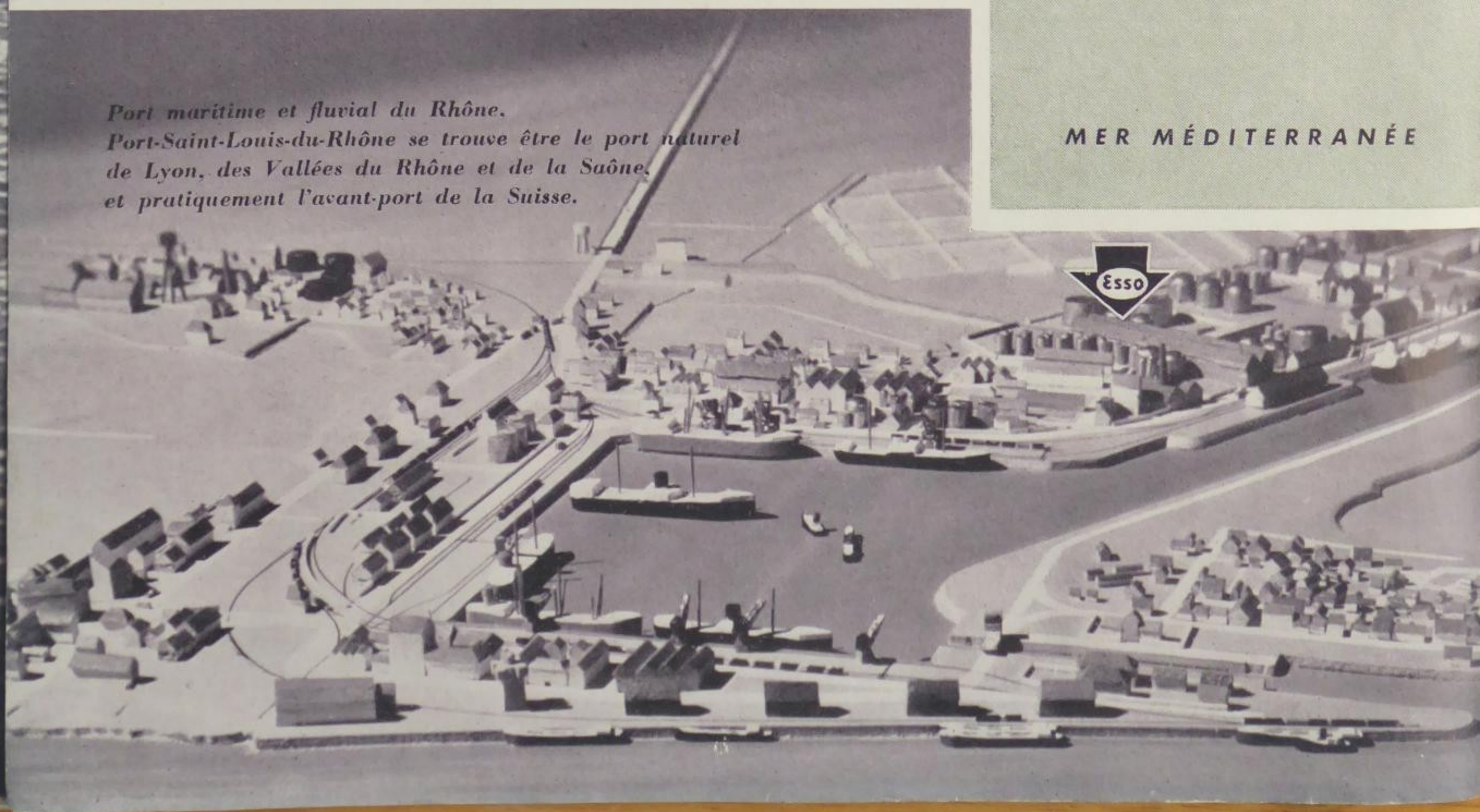
En ce qui concerne les exportations, particulièrement utiles à l'économie nationale, pendant les neuf premiers mois de 1948, Port-Saint-Louis-du-Rhône se classait sixième port de France et deuxième port de la Méditerranée, devançant notamment Sète, Boulogne, Cherbourg et La Rochelle.

L'outillage du port comprend : six grues de dix tonnes, deux grues à chenille de six tonnes, de vastes entrepôts et magasins construits en bordure des quais avec embranchements S. N. C. F., d'une capacité de stockage de 37.000 mètres cubes environ, cuverie pour stockage des vins de 30.000 hectolitres, silos à grains d'une capacité de 13.000 tonnes, atelier d'entretien pour navires, appontements pour chargement de sel marin (2.000 tonnes par jour).

Le canal maritime est long de 3.300 mètres et la largeur de son plan d'eau est de 63 mètres. Le bassin a une pro-



Port maritime et fluvial du Rhône.
Port-Saint-Louis-du-Rhône se trouve être le port naturel de Lyon, des Vallées du Rhône et de la Saône, et pratiquement l'avant-port de la Suisse.



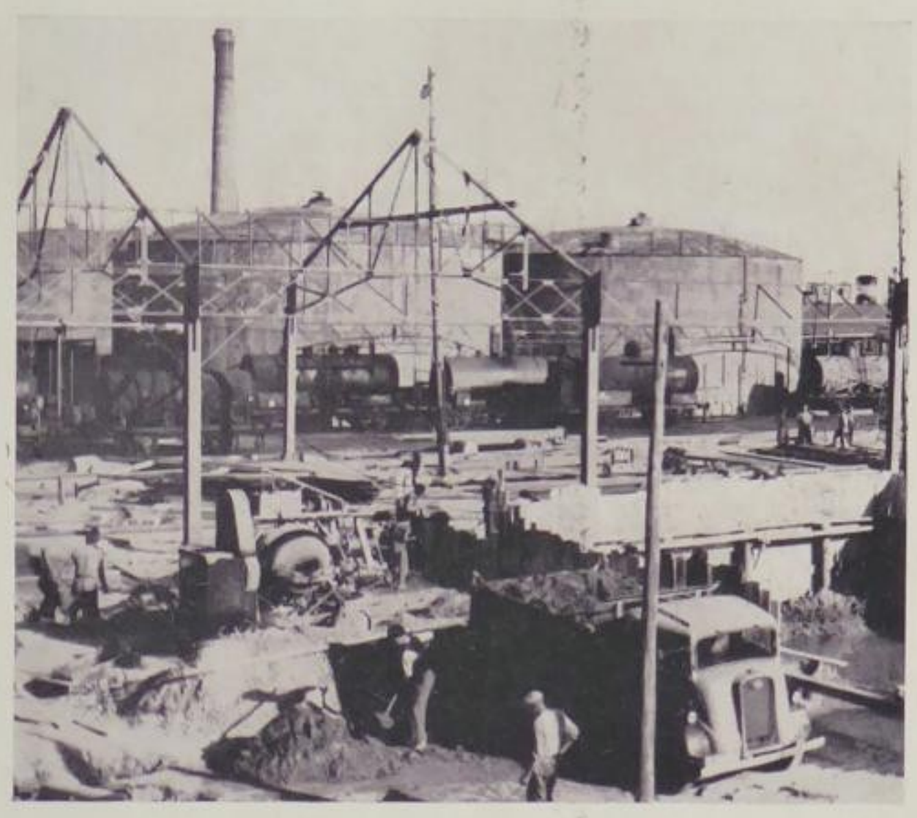
Vue d'ensemble du bassin.

fondeur de 7 m. 50, et une superficie de 12 hectares. Le développement total des quais dépasse 8 kilomètres.

Au nombre des projets en cours, signalons l'achèvement de la reconstruction des quais détruits par les Allemands, l'approfondissement et l'élargissement du canal et la construction d'une darse en eau profonde pour bâteaux de fort tonnage (tirant d'eau de 10 mètres).

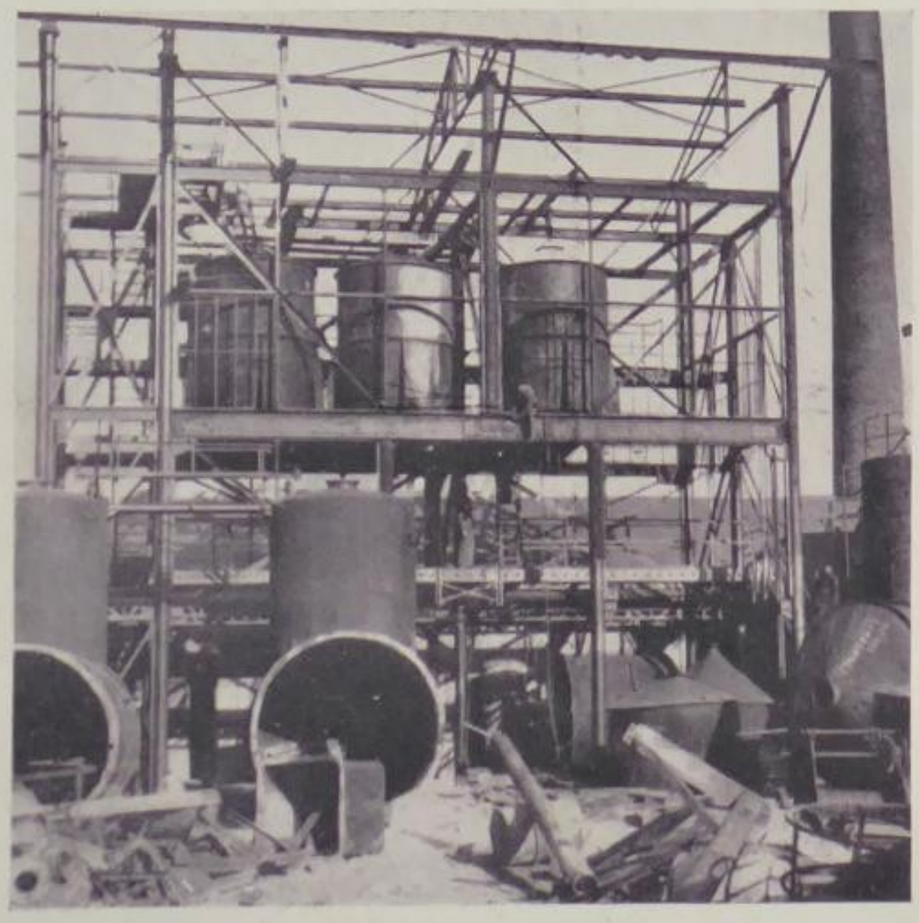
De nombreuses agences maritimes et sociétés transitaires, des sociétés pétrolières et des industries diverses (réparation de navires, engrais, vins, bois, sel, céréales, etc...) sont installées à Port-Saint-Louis.

Déchargement d'un cargo dans le port.



De haut en bas, *les ateliers après le bombardement en août* 1944 *; au fond les réservoirs de carburant avec leurs murs pare-éclats. — En* 1947, *les premiers travaux de reconstructions des ateliers : les fondations s'achèvent, la charpente s'assemble. — Reconstruction de l'atelier de préparation et de mélange des huiles.*

De gauche à droite. *Le bâtiment des services sociaux, vu de l'usine. — Les jardins qui séparent l'usine des services sociaux. — Le poste de chargement des wagons et des camions-citernes. — Effet de soleil couchant sur les réservoirs d'huile.*



Fondée en 1887 par M. Alexandre André, promoteur en France de l'utilisation des huiles minérales pour le graissage, l'usine de Port-Saint-Louis-du-Rhône avait pour but de recevoir des huiles chargées en vrac à Batoum sur des navires pétroliers, fait nouveau dans l'industrie du pétrole, et des huiles d'origine américaine, transportées alors en fûts de bois.

L'installation comprenait essentiellement des séries de cuves dans lesquelles on mélangeait les huiles pour obtenir les quelques qualités commerciales qui répondaient aux besoins de la technique naissante du graissage, et un atelier de tonnellerie pour la remise en état des fûts-bois dans lesquels s'effectuaient les livraisons à la clientèle. Dès cette époque, toutefois, on expédiait également pour quelques rares gros clients, tels que les Compagnies de Chemins de Fer, des huiles en wagons-citernes. Première de son espèce en France, l'usine se développa rapidement, s'adaptant régulièrement aux progrès des méthodes de travail et de distribution ; le fût métallique fit son apparition, et il fallut compléter les installations pour traiter ce nouveau genre d'emballages, concurremment avec les antiques fûts de bois. Le remplissage des wagons-citernes et le chargement des fûts sur les wagons-plateformes se faisaient sur le quai même, car l'antique voie ferrée passait devant l'usine.

En cette fin de XIXe siècle, un certain cérémonial marquait les opérations « importantes », qui nous apparaissent maintenant si courantes. Chaque arrivée de navire était célébrée en grande pompe: on hissait le pavillon au mât de l'usine et des échanges cérémonieux de saluts entre bord et terre marquaient l'accostage des navires au pan coupé du bassin. Ce n'est qu'en 1904 que fût installé un appontement particulier avec bassin d'évitage pour permettre aux navires en cours de déchargement de ne pas gêner le trafic du canal.

La vie à Port-Saint-Louis n'était pas alors très confortable. La voirie était pra-

tiquement inexistante et il n'était pas rare de rencontrer la nuit des taureaux et des chevaux de Camargue déambulant au clair de lune dans les rues de la ville! L'usine devint rapidement un élément important de la vie de la petite Cité et, en raison des faibles ressources mobilières du pays, il fallut créer des Cités Ouvrières et bâtir des maisons. Le seul hôtel qui existât lors de la construction de l'usine fut racheté par la Société André et aménagé pour le personnel.

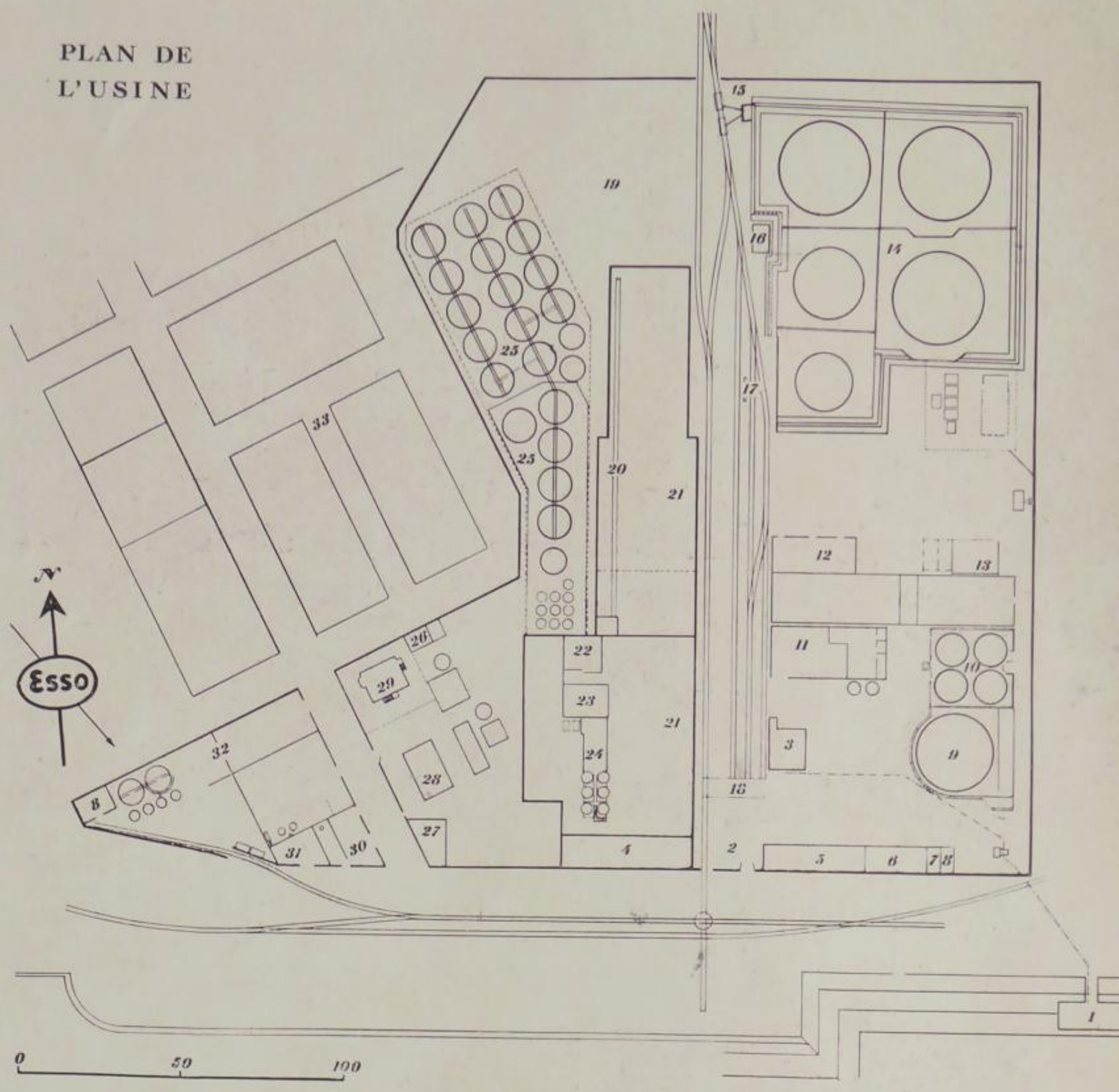
Pendant la première guerre mondiale, l'usine fonctionna à plein rendement pour les besoins de la Défense Nationale. Le développement considérable nécessité par l'effort de guerre devait faire craquer le cadre des installations anciennes; elles furent complètement transformées et modernisées à partir de 1925. Au mélange des lubrifiants, vint s'ajouter notamment la fabrication des graisses consistantes et des produits spéciaux.

Du fait de la pénurie en produits pétroliers lors de la dernière guerre, l'activité principale de l'usine se réduisit, et il fallut s'organiser en fonction des nécessités de cette dure période. Une usine de régénération permit de traiter une partie importante des huiles usagées collectées dans la zone qui, durant deux ans, ne fut pas occupée par l'ennemi. On entreprit la fabrication de produits antiparasitaires pour l'agriculture et on installa une petite raffinerie qui assura la production des huiles pour transformateurs et de certaines huiles blanches, palliant ainsi les difficultés d'approvisionnement provoquées par la ligne de démarcation. Toutes ces réalisations furent faites en période de contingentement avec du matériel récupéré, à l'insu de l'occupant, dans d'autres établissements de la S.F.P.

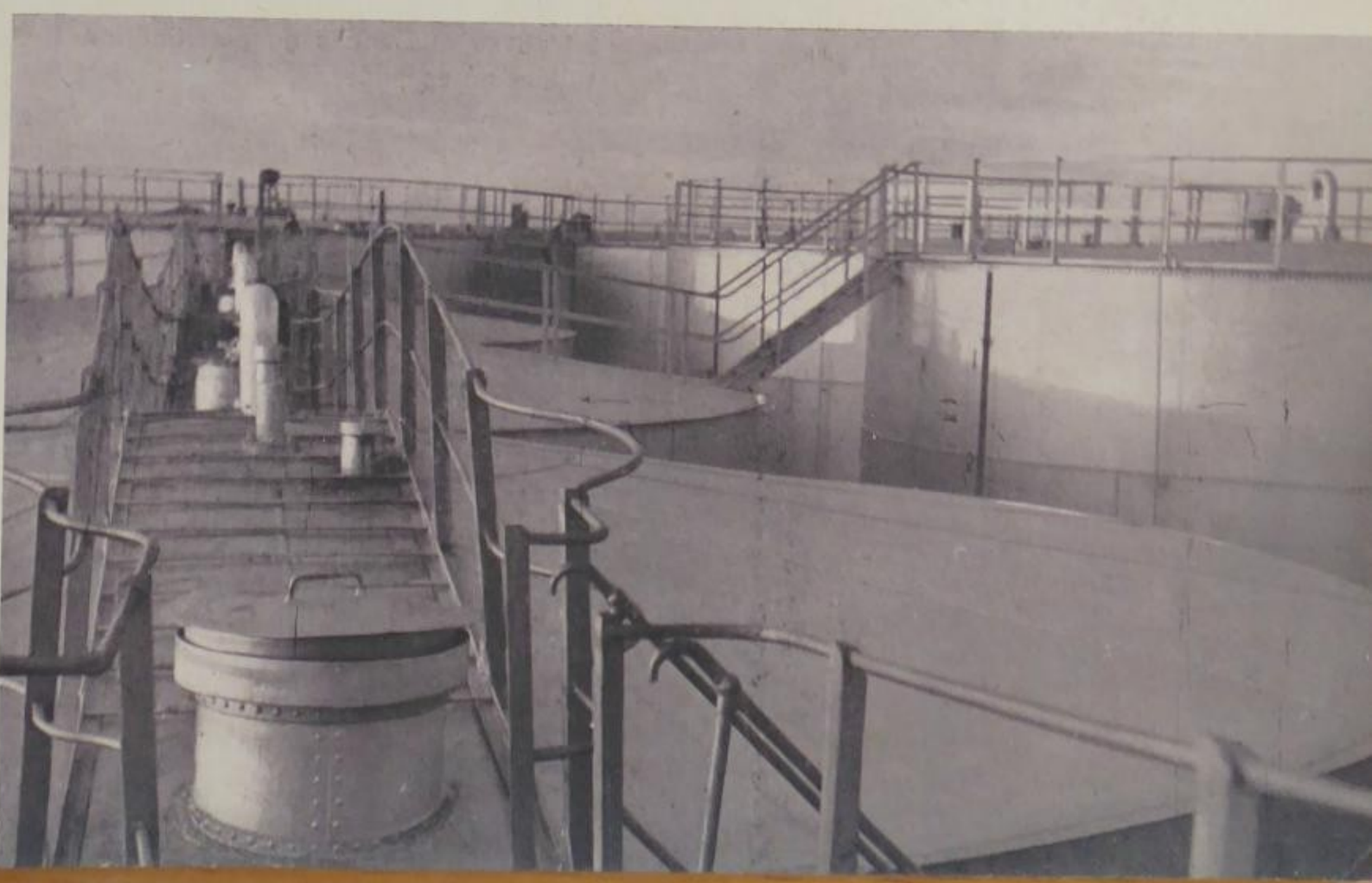
Le 17 août 1944, alors que les espoirs de la Libération tant attendue se réalisent, un bombardement par avion transforme en un immense brasier les organes essentiels de l'usine. Des ateliers, il ne reste qu'un amas informe de ferraille. Une partie importante des bacs de stockage est détruite.

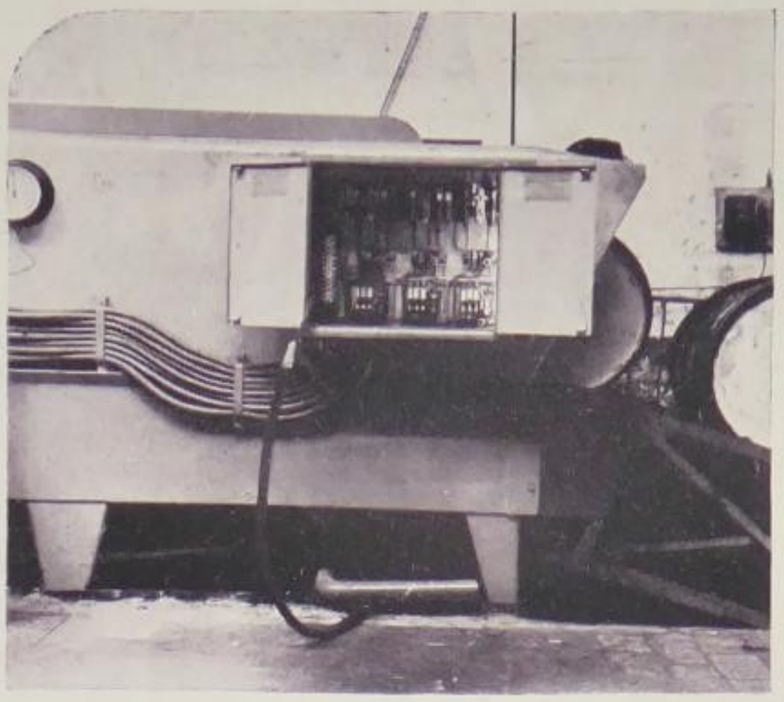
Mais la France renaît. Bien que profondément mutilée, l'usine de Port-Saint-Louis est indispensable au trafic général des lubrifiants et elle doit, avec des moyens rudimentaires, dans un effort acharné, rejouer un rôle d'autant plus important que le potentiel général de la profession a été durement touché sur l'ensemble du territoire. Pendant tout le temps de la reconstruction, qui s'effectuera malgré les restrictions de toutes natures en matériaux et en fournitures, l'exploitation continuera...

PLAN DE L'USINE



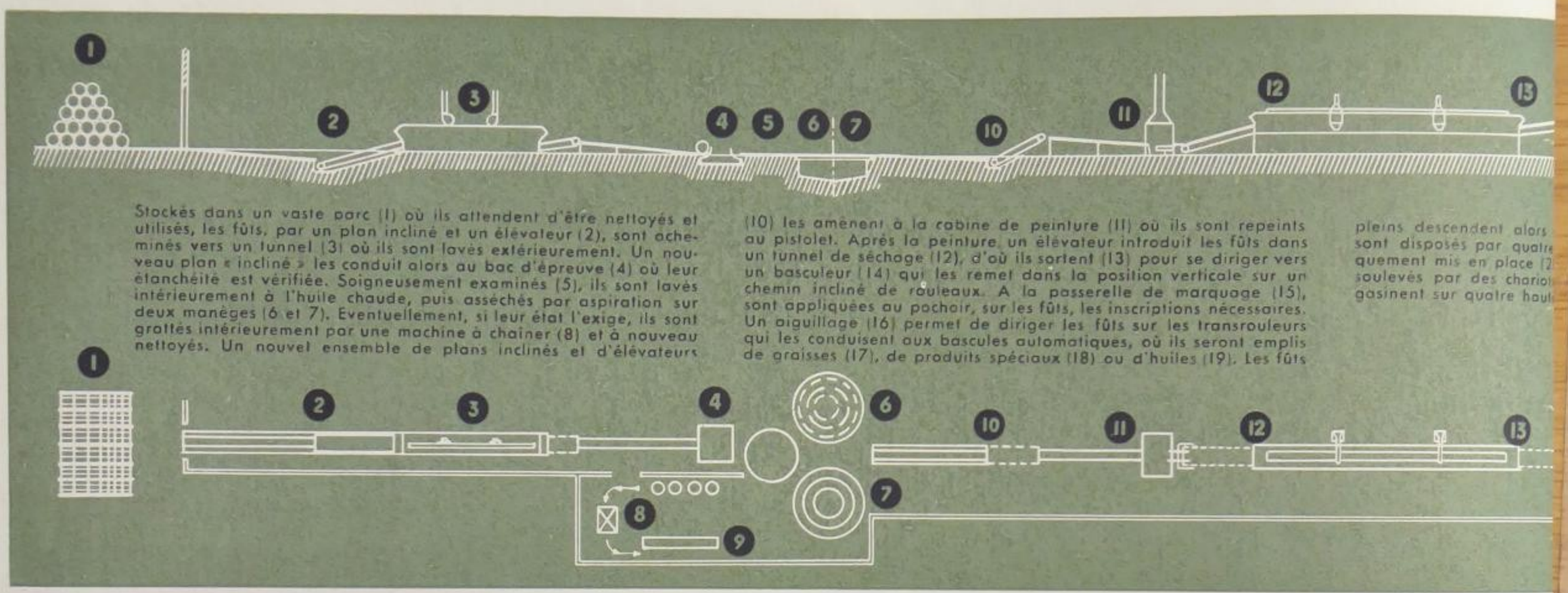
1. *Appontement.* — 2. *Entrée de l'usine.* — 3. *Poste de chargement des wagons et des camions-citernes.* — 4. *Bureaux.* — 5. *Lavabos, vestiaires et douches.* — 6. *Garage et atelier pour camions.* — 7. *Pompe à incendie.* — 8. *Matériel de débarquement.* — 9. *Réservoir de gas-oil.* — 10. *Réservoirs à bitume.* — 11. *Chaufferie.* — 12. *Magasin.* — 13. *Conditionnement des produits blancs.* — 14. *Réservoirs à essences.* — 15. *Pont-bascule pour les wagons-citernes.* — 16. *Pomperie.* — 17. *Appareil de chargement des essences.* — 18. *Transbordeur.* — 19. *Parc aux fûts vides.* — 20. *Chaîne mécanique de préparation des fûts.* — 21. *Stockage des fûts.* — 22. *Graisses.* — 23. *Poste central.* — 24 *Préparation et mélange des huiles.* — 25. *Réservoirs à huile.* — 26. *Transformateur.* — 27. *Services sociaux.* — 28. *Habitations.* — 29. *Pavillon du Directeur.* — 30. *Salle de réunions.* — 31. *Garage.* — 32. *Raffinerie.* — 33. *Cités ouvrières.*





3

6



Au prix de grands efforts, l'usine d'aujourd'hui a été conçue et réalisée sur des bases nouvelles, en ce qui concerne notamment l'organisation du travail et l'emploi des moyens de manutention mécanique, fixes et mobiles.

Les opérations

Les opérations effectuées par l'usine sont les suivantes :

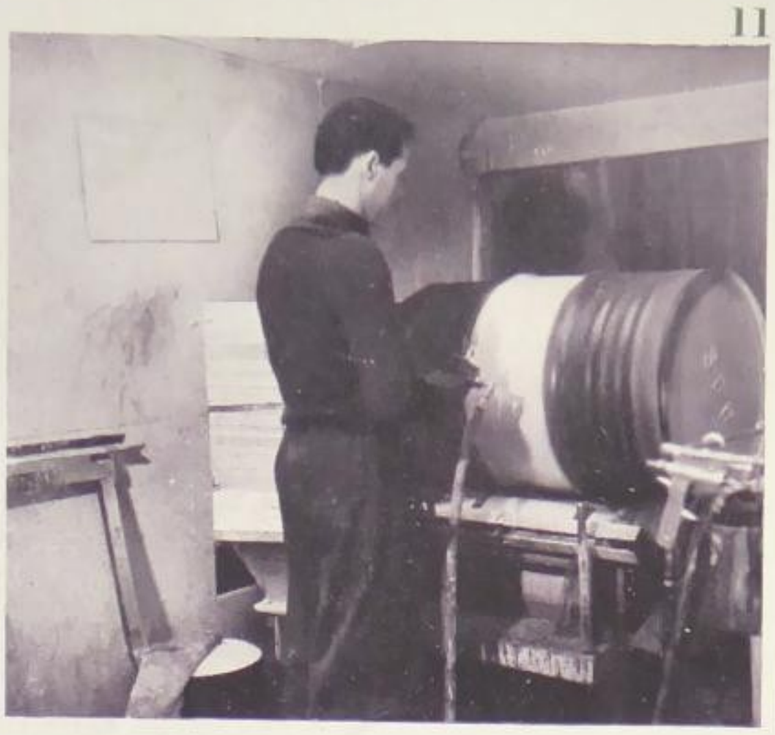
- Réceptions massives des huiles de base, raffinées en France ou d'importation, par eau et par fer.
- Fabrication des diverses qualités commerciales.
- Surraffinage des huiles transformateurs.
- Fabrication de graisses et de produits spéciaux.
- Fabrication de spécialités agricoles.
- Expédition (métropole et exportation) de tous lubrifiants, graisses et produits spéciaux, soit en vrac (chalands, wagons-citernes, camions-citernes), soit en conditionné (fûts, tonnelets et petits emballages divers).
- Stockage massif des carburants.

Les moyens de travail

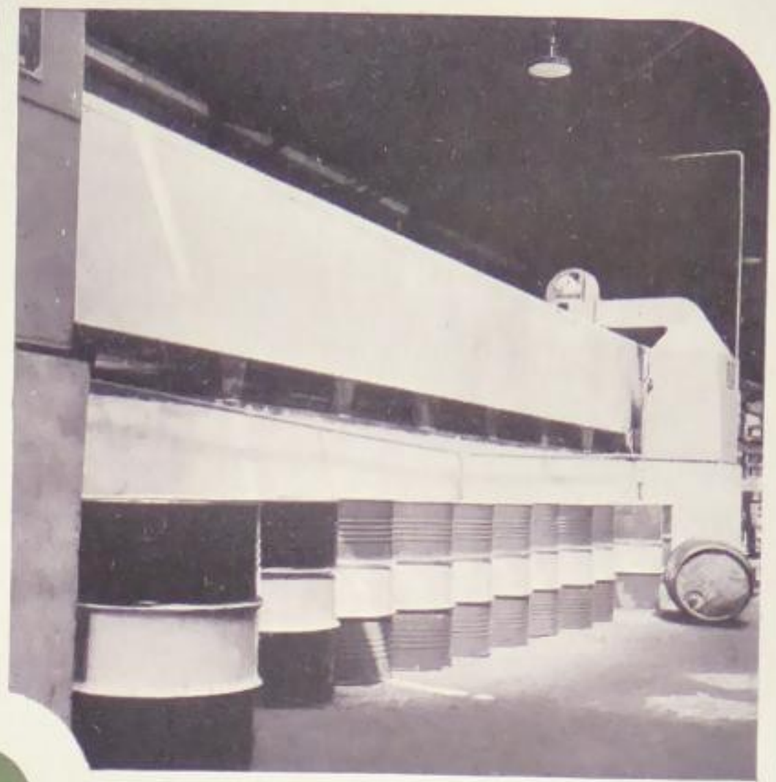
Aménagés avec le souci de développer au maximum la productivité de l'établissement, les moyens de travail essentiels de l'usine sont les suivants :

- Appontement pour navires et chalands (réception et expédition).
- Embranchement de la voie ferrée permettant la réception et l'expédition de trains complets.
- Stockage d'une capacité totale de 58.500 mètres cubes.
- Déshydratation continue par appareil sous vide (ce qui supprime les quelque 80 cuves anciennes de clarification installées en cascade).
- Mélanges par automélangeur à fonctionnement continu à prédétermination (débit : 30 m3 par heure).
- Poste central d'exécution de toutes opérations de pompage (déshydratation, mélanges ou remplissage). Pompes du type dit « à débit variable » (afin d'adapter leur débit aux viscosités des produits à pomper).
- Postes de remplissage des wagons-citernes, containers et camions-citernes en liaison avec le poste central par interphones, dispositifs lumineux et sonores.
- Vidange totale des canalisations par ramonage.
- Autoclaves de fabrication de graisses.
- Raffinerie pour huiles transformateurs.
- Chaîne mécanique de préparation des emballages (nettoyage extérieur, épreuve, nettoyage intérieur et séchage, peinture et séchage, marquage, dispatching sur les enfûteurs à l'aide d'un aiguillage desservant quatre voies de transrouleurs qui aboutissent : deux au remplissage des huiles, deux aux graisses et produits spéciaux, enfûtage automatique à poids prédéterminé, mise automatique sur plateaux de manutention, eux-mêmes distribués automatiquement, manutention des plateaux de quatre fûts pleins par chariots élévateurs automobiles, stockage des plateaux sur quatre hauteurs).
- Embidonnage des petits emballages, par machines automatiques.
- Chaufferie, magasins et atelier d'entretien de l'usine et de camions.
- Laboratoire de contrôle des réceptions, fabrications et expéditions.
- Bureaux organisés pour circuit rationnel des documents.
- Liaison par haut-parleurs entre les bureaux et l'usine.

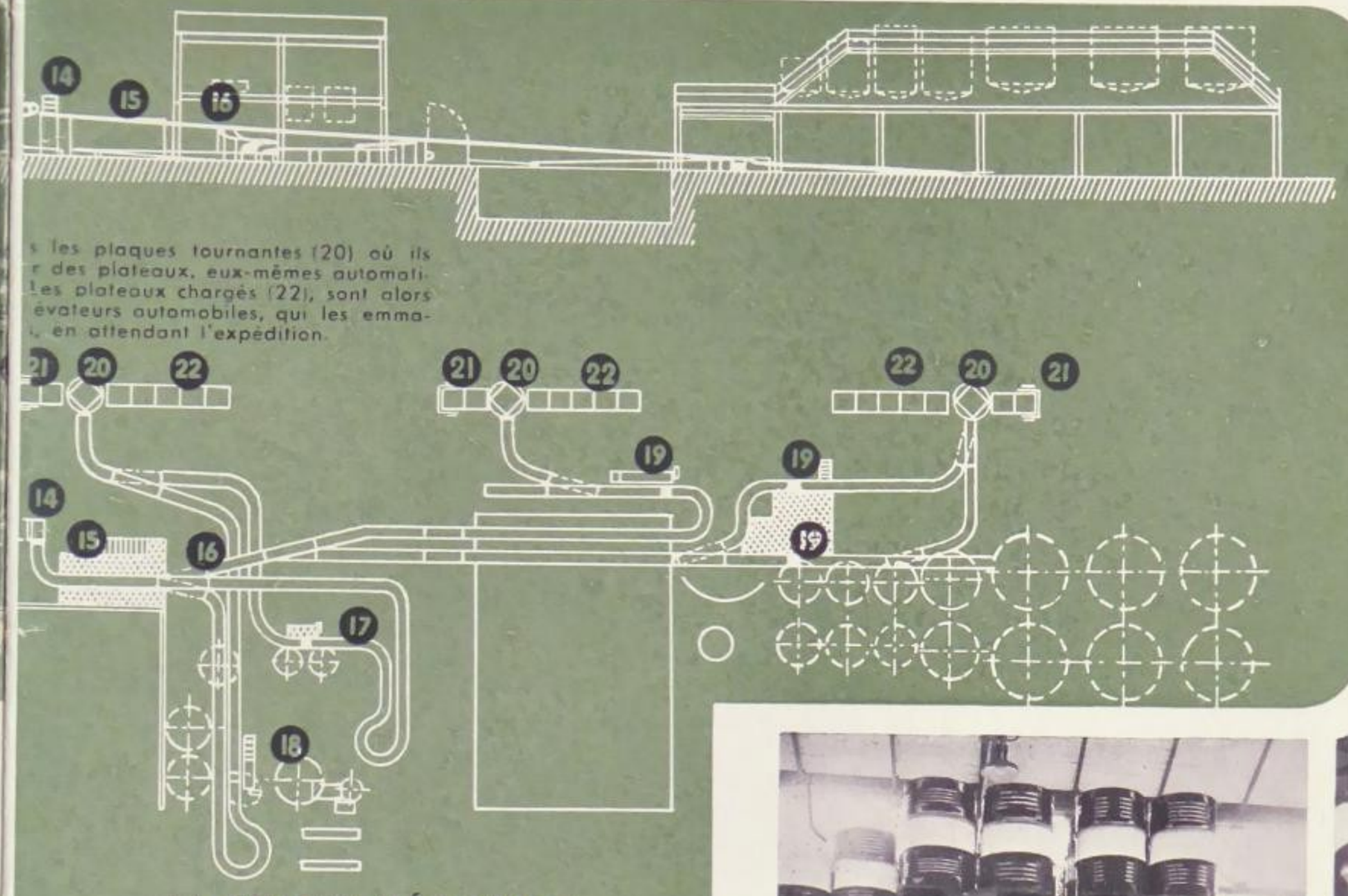
10



11

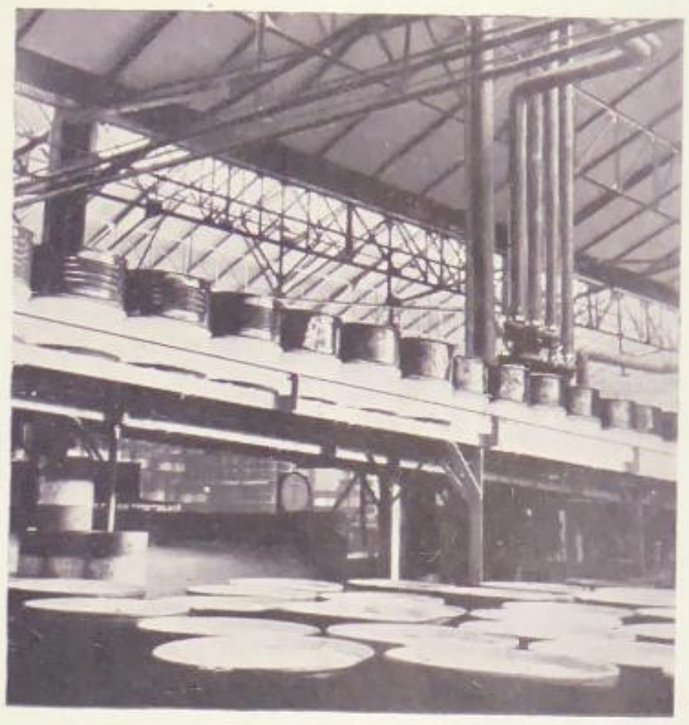


12

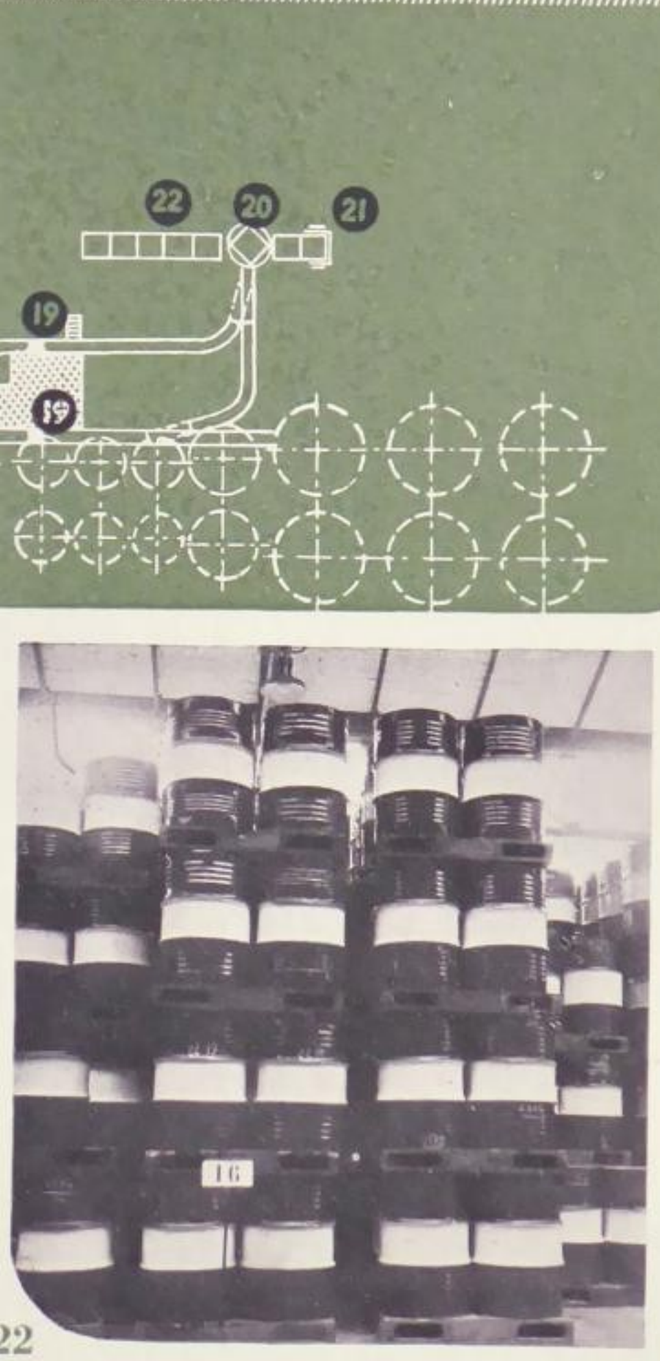


s les plaques tournantes (20) où ils
r des plateaux, eux-mêmes automati-
les plateaux chargés (22), sont alors
évateurs automobiles, qui les emma-
, en attendant l'expédition.

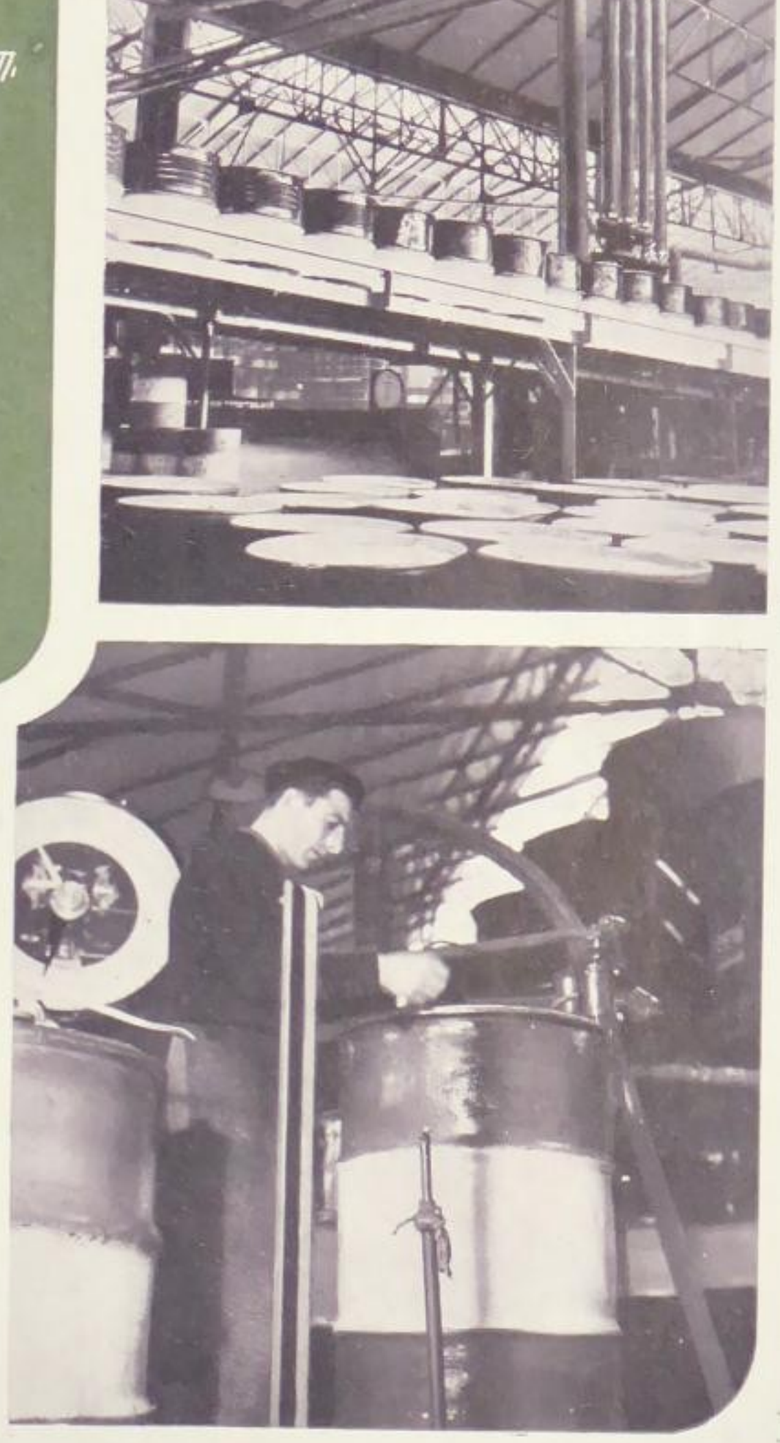
LA CHAINE MÉCANIQUE DE MANUTENTION ET DE CONDITIONNEMENT DES FUTS



16



22



19

Le petit laboratoire de contrôle de l'usine vérifie à chaque instant la qualité des produits, à la réception des bases, pendant les fabrications et avant les expéditions.

Les services sociaux

Les services sociaux sont répartis en plusieurs bâtiments. Ils comprennent notamment :

- Service médical (infirmerie, salle d'attente, salle de visite, salle de pansement.
- Service social.
- Salle de réunion (servant de salle des fêtes, équipée d'une scène et d'une cabine de projections pour 16 mm. sonore).
- Vestiaires, douches et lavabos.

Le potentiel

Voici, à titre d'exemples, quelques chiffres qui donnent une idée du potentiel théorique de l'usine :

- Chaîne de préparation des fûts : 1 fût par minute.
- Mélanges : 30 tonnes par heure.
- Chargement des camions-citernes et wagons-citernes : 60 tonnes par heure.
- Déchargement des navires : 150 tonnes par heure.

L'INAUGURATION DE L'USINE

C'est par une belle matinée ensoleillée qu'a eu lieu, le vendredi 23 février, l'inauguration des nouveaux aménagements de l'usine. A 10 heures, MM. Wicart et Ducrest, venus de Paris à cette occasion, et M. Martin, Directeur de l'usine, accueillaient M. Baylot, Préfet des Bouches-du-Rhône, et de nombreuses personnalités de la région.

Un dépliant, édité à cette occasion par le Département Information, fut distribué aux arrivants et la visite commença aussitôt par groupes d'une vingtaine de personnes conduits chacun par un commentateur. Il est difficile d'exprimer combien les visiteurs furent frappés par la merveilleuse propreté de l'usine et par l'ordre qui y régnait, bien que l'on fut en plein travail. Il convient de féliciter ici de cette remarquable présentation M. Martin et ses collaborateurs, ainsi que le Département Construction et Entretien. Rien n'avait été laissé au hasard, aucun détail n'avait été négligé et l'impression sur les visiteurs fut excellente.

Un apéritif, servi dans la très grande salle de réunion, clôtura la visite, et M. Martin, en quelques mots, évoqua l'histoire de l'usine, sa destruction et sa reconstruction :

. . . . . .

« Le 17 août 1944, à 22 h. 30, deux jours avant la Libération de Port-Saint-Louis, un avion lâchait un chapelet de bombes dont deux atteignirent de plein fouet la partie vitale de l'usine où étaient installées 70 cuves de fabrication de 3 à 50 tonnes où étaient installées 70 cuves de fabrication de 3 à 50 tonnes anthracéniques.

« A l'époque, les réservoirs de stockage étaient peu utilisés ; c'était, pour les huiles de graissage, la période de restrictions et les occupants ne distribuaient les huiles de pétrole qu'en très petites quantités.

« En moins de cinq minutes les flammes dépassaient de 3 ou 4 mètres le faite du bâtiment bombardé et les huiles contenues dans les cuves superposées en deux étages se répandaient de tous côtés en s'enflammant presque instantanément.

« Je voudrais rappeler, à cette occasion, le dévouement de tout le personnel de l'usine, aidé des pompiers de la Ville et de personnes qui avaient spontanément offert leur concours.

. . . . . .

« Enfin, en octobre 1948, les travaux de reconstruction commençaient et au fur et à mesure de leur installation, les nouveaux appareils étaient utilisés suivant un programme judicieusement établi de façon à maintenir la cadence des fabrications, pour finalement atteindre actuellement plus de 150 % du tonnage d'avant guerre et bientôt 200 %.

« Cet effort de tous, ouvriers, employés, agents de maîtrise et cadres, a été accompli en liaison étroite avec nos services centraux de Paris, et la collaboration non moins étroite d'un certain nombre d'entreprises et de services privés, ou publics, de notre région. Il m'est impossible de citer tous les noms qui mériteraient de figurer au palmarès de ce concours de bonnes volontés pour un travail acharné qui, vous le constatez aujourd'hui, a été mené à bon terme. »

Puis, il remercia nos hôtes et rendit hommage à tous ceux qui avaient participé à la modernisation des ateliers au sein de la S. F. P. et à l'extérieur. M. Vidal, Conseiller Général et Maire de Port-Saint-Louis, répondit au nom des habitants de la cité :

« Combien de subterfuges, combien de combinaisons furent nécessaires pour arriver, avec les restes calcinés, à créer un outil qui permit de faire de la production et, malgré tout, d'employer du personnel et de pouvoir dire : « La Standard Française des Pétroles n'est pas morte : elle continue. »

« Mais une question venait comme un leit-motiv dans la conversation du personnel : « Va-t-on reconstruire l'usine et surtout la reconstruira-t-on à Port-Saint-Louis ? »

« Combien de fois cette question revenait dans la conversation et je me rappelle que lors d'une réunion des délégués du personnel de la Standard, mémorable certainement pour moi, ainsi que pour l'économie de Port-Saint-Louis, M. Robert André et M. Serge Scheer déclaraient que l'usine de Port-Saint-Louis allait être reconstruite. C'est dire que la joie que nous avons éprouvée ce jour-là était réelle.

« Cela signifiait pour notre localité un regain d'activité, mais cela voulait dire aussi qu'il n'y aurait pas l'exode des travailleurs, toujours pénible.

« Cela signifiait également que les entreprises locales y trouveraient leur compte et qu'en définitive l'économie locale de Port-Saint-Louis s'en trouverait fortifiée ainsi que l'économie départementale.

« Je remercie le Conseil d'administration de cette Société d'avoir ajouté à la couronne industrielle de Port-Saint-Louis cette belle usine qui en constitue le plus beau fleuron. »

Un déjeûner amical réunit ensuite nos visiteurs aux Martigues, devant le merveilleux panorama de l'étang de Berre baigné de soleil, où un pétrolier semblait venu faire de la figuration. A l'issue du repas, M. Wicart félicita et remercia encore M. Martin et ses collaborateurs et, évoquant le rôle du pétrole dans la vie moderne, annonça la récente obtention par la S. F. P. de son permis de recherche. M. Lasalarié, Sénateur, lui répondit en quelques mots pleins d'éloquence et marqua tout l'intérêt porté par les parlementaires au problème pétrolier.

L'après-midi, à cinq heures, c'est tout le personnel de l'usine qui se trouvait rassemblé pour un vin d'honneur à la salle de

De gauche à droite : MM. Vidal, Martin, M. le Préfet des Bouches-du-Rhône (de dos) et M. Ducrest.

Ça march' sur tapis roulant !...

Maurice GUEX.

I

A la Standard c'est magnifique
On peut voir depuis quelque temps
Un tas de trucs électriques
Ca va, ça monte et ça descend.

Refrain

Ca march'sur tapis roulant
A la Standard maintenant,
Plus besoin de se fatiguer
Il n'y a qu'à regarder.

II

L'autre jour le copain Césaire
S'en va trouver not'patron
Et lui dit « Y a rien à faire
Il me faut d'l'augmentation ! »

Refrain

« Nous avons le tapis roulant »
Lui dit le Patron gentiment,
« Mon vieux si t'es pas content
T'as qu'à foutre le camp ! »

III

Monsieur Léon qui est un bon type
Me disait tout dernièrement
Si un jour je me casse la pipe
Je veux à mon enterrement

Refrain

Un petit tapis roulant
Qui m'emmènera les pieds d'vant
Avec un petit truc au bout,
Qui me jettera dans le trou !

IV

Si j'étais Minist' des Finances
Pour équilibrer le budget
Jusqu'à la Banque de France
J'aurais vit' fait d'installer

Refrain

Un petit tapis roulant
Qui m'amènerait de l'argent
Et quand j'n'aurais plus de pognon
Je press'rais le bouton.

V

Mais moi je m'arrête de suite
Et je vas boire un bon coup
Tant pis si j'attrape la cuite
Je ne m'en fais pas beaucoup.

Refrain

Qu'on m'mette sur l'tapis roulant
Jusqu'à mon petit logement
Et lundi frais et dispos
Je r'prendrai le boulot.

réunions, ce même personnel qui avait su montrer le matin combien il était fier de l'usine et de l'équipement moderne dont elle est dotée. Après quelques mots émus de M. Wicart, heureux et fier de montrer que la S. F. P. avait tenu la promesse qu'elle avait faite de reconstruire l'usine au même emplacement, M. Martin remercia son personnel pour le magnifique effort fourni par tous.

M. Vidal, maire de Port-Saint-Louis et Conseiller Général, qui connaît bien l'usine puisqu'il compte de nombreuses années de service à la Société, loua la S. F. P. d'avoir fait confiance à l'avenir de Port-Saint-Louis et remercia sa Direction au nom de la petite ville. M. Gillot, secrétaire du Comité d'Etablissement, s'associa au nom de ses camarades aux paroles qui venaient d'être prononcées.

Puis, le champagne servi, on fit appel aux talents des chanteurs amateurs et ils sont nombreux à Port-Saint-Louis : Mmes Antonia Maccari, Augustine Sperta, MM. Maurice Guex, Georges Garcia, Francis Vidal et Marcel Delny furent chaleureusement applaudis. Nous ne pouvons mieux faire d'ailleurs que d'offrir à nos lecteurs la spirituelle chanson composée par M. Maurice Guex qui compte plus de trente ans de service à la S. F. P., et qu'il interpréta lui-même à la grande joie de tous, « mettant en boîte » avec gentillesse la fameuse « chaîne mécanique ».

PERSONNALITÉS PRÉSENTES A L'INAUGURATION

M. Baylot	Préfet des Bouches-du-Rhône.
M. Gleize	Sous-préfet.
M. Lasalarie ...	Sénateur des Bouches-du-Rhône.
M. Couteaud ...	Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, directeur du port de Marseille.
M. Betous	Chef du Pilotage port de Marseille, représentant M. Rastoin, président de la Chambre de Commerce de Marseille.
M. Vidal	Maire de Port-Saint-Louis, conseiller général.
M. Villeminot ..	Président de la Chambre Syndicale des Huiles et Graisses industrielles à Marseille.
Colonel Franck .	Directeur du Service des Essences des Armées à Marseille.
M. Eyraud	Président de la Chambre de Commerce d'Arles.
M. Cheillan	Maire de Martigues.
Mme Chaffrey ..	Conseillère municipale de Port-Saint-Louis.
M. Fornier	Président régional du Centre Syndical National du Commerce et de la Réparation de l'Automobile.
M. Carmignani .	Président du Syndicat des Pompistes de Marseille.
M. Cantuern ...	Directeur des Etablissements Kuhlmann l'Estaque à Marseille.
M. Pimor	Directeur de la Compagnie Française de Raffinage.
M. Bergeaud ...	Directeur de la Compagnie Française de Raffinage, La Mède-Martigue.
M. A. Daher ...	Compagnie Navigation Daher à Marseille.
M. Joubert	Compagnie Charles Le Borgne, Marseille.
M. A. Vernet ...	Directeur départemental de la main-d'œuvre à Marseille.
M. Acquaviva ...	Directeur de l'Electricité de France, Marseille.
M. Chambon ...	Inspecteur des Contributions Directes à Arles.
M. Beurdelet ...	Inspecteur Divisionnaire S.N.C.F. à Arles.
M. Signoret	Président adjoint de la Chambre Syndicale des Huiles et Graisses Industrielles, Marseille.
M. Romatier ...	Président de la Chambre Syndicale des Industriels du Graissage de Lyon.
M. Dufour	Président de la Chambre Syndicale des Industriels du Graissage de Toulouse.
M. Cassanet	Président de la Chambre Syndicale des Industriels du Graissage de Bordeaux.
M. Camoin	Directeur Agence France-Presse de Marseille.
M. F. Guy.....	Représentant M. Bancal, directeur rédacteur en chef *Le Provençal*, Marseille.
M. Fabre	Représentant le directeur du journal *La France*, Marseille.
M. L. Gros	Représentant M. Train, rédacteur en chef du journal *Le Méridional*, Marseille.

STANDARD FRANÇAISE DES PÉTROLES

DE PARIS

M. G. Wicart.	Directeur commercial.
M. Ducrest ...	Ingénieur en chef, adjoint Exploitation et Productivité.
M. Choppin de Janvry.	Chef du Département Information.
M. P. Morel ..	Rédacteur en chef d'*Esso-Revue*.
M. Fétaz	Département Construction et Entretien.
M. Carlotti ...	Département Construction et Entretien.
M. Monthélie .	Direction industrielle (produits spéciaux).

DE PORT-SAINT-LOUIS

M. Martin	Directeur de l'usine.
M. Vincent	Sous-directeur de l'usine.
M. Saunier	Ingénieur des Travaux (en retraite).
M. Bouchet	Chef de l'Entretien.
M. Authemann .	Contremaître général Expédition.
M. N. Audibert.	Chef de Bureau.
M. P. Audibert .	Contremaître d'Entretien.
M. Oriol	Secrétaire social.
M. Lardet	Contremaître de Fabrication.
M. P. Piazza ...	Conducteur de Travaux.

DE MARSEILLE

M. Laffaille...	Directeur de la division sud-est.
M. Duverney .	Adjoint général.
M. Gobert	Adjoint Relations Sociales.
M. Saussot ...	Adjoint Exploitation.
M. Sanson....	Ingénieur Huiles.
M. Lempereur.	Spécialiste Solvants et Essences diverses.
M. le Dr Santini	Médecin du travail.
Mlle Gautier .	Assistante sociale.
M. Lerat	Vendeur au bureau Bedford.

L'arrivée des personnalités pour la visite de l'usine.

Un groupe de visiteurs conduit par M. Carlotti.

Installation d'une sonde portative au point choisi pour l'explosion.

LA SONDE PORTATIVE

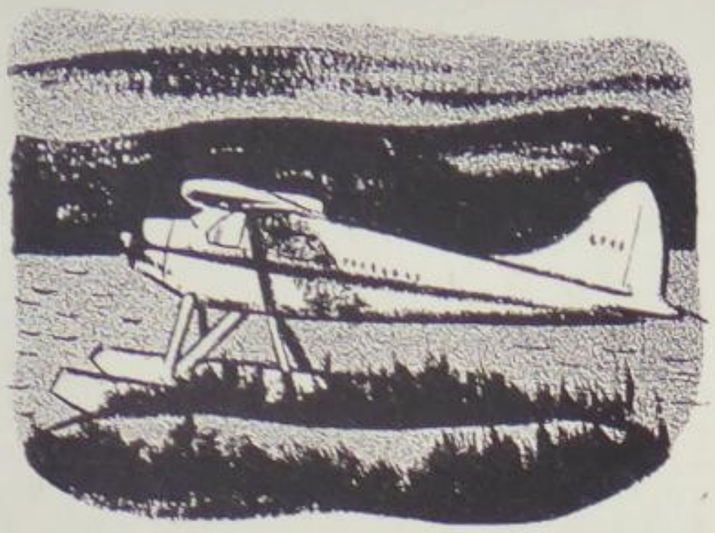
par sa légèreté et son faible encombrement, permet aux équipes de sismographie de prospecter des terrains inaccessibles jusqu'ici.

L'acheminement du matériel dans la région des marécages de la Peace River n'est pas une tâche de tout repos. Même des camions légers éprouvent des difficultés sans nombre.

Les types classiques de sondes mobiles transportées ou montées sur camion permettent, nous l'avons déjà vu (1), de procéder avec le maximum d'efficacité à des forages d'essai ou à des petits forages de sismographie dans des zones dont la structure géologique laisse espérer la présence de pétrole. L'utilisation de cette technique est toutefois limitée par la configuration du terrain qui ne se prête pas toujours au déplacement du matériel.

Il existe de nombreuses régions d'accès difficile, qui offrent des conditions favorables à la prospection. Ne voulant négliger aucune occasion d'exploiter de nouvelles ressources, l'industrie pétrolière vient de mettre au point, après de longues recherches, une version encore plus simplifiée de sonde portative, sous forme d'un équipement extrêmement léger qui se compose d'éléments fort simples. Ces éléments peuvent éventuellement être transportés à dos d'homme. La maniabilité de cette ingénieuse petite sonde ne

(1) Voir notre numéro de juillet 1950.



De petits hydravions comme celui-ci viennent ravitailler les équipes sismographiques qui se déplacent elles-mêmes à cheval.

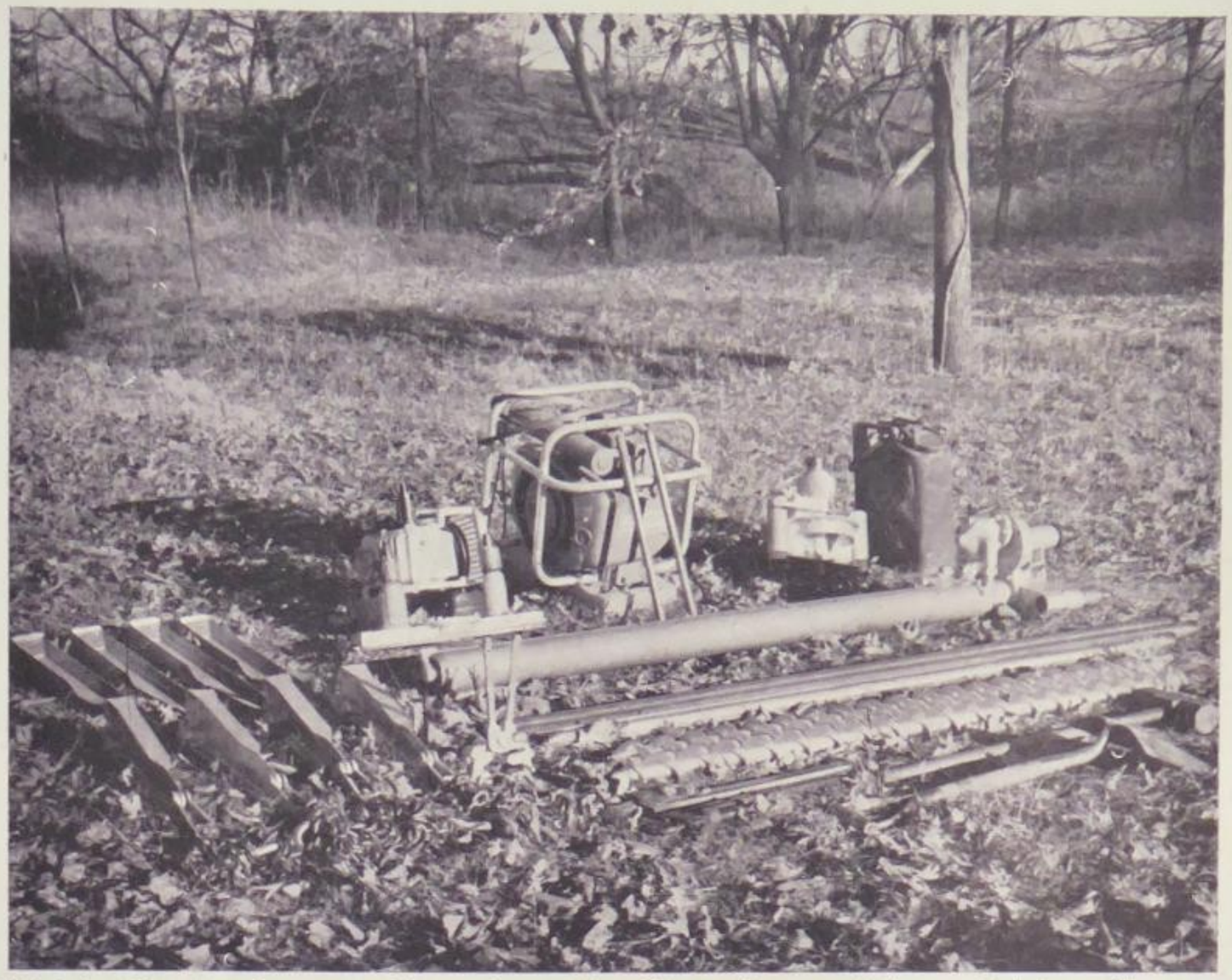
nuit pas à son efficacité, car grâce à une chambre hydraulique de faibles dimensions, elle peut exercer une pression allant jusqu'à plus de 200 kg. par cm2, susceptible de perforer des roches très résistantes.

Cette nouvelle sonde trouve une très utile application au Canada dans les les marécages de la Peace River, situés dans la Province de l'Alberta. Du fait de la nature du terrain, cette région du Grand Nord, au climat rude et à l'aspect austère, n'avait jamais pu être prospectée jusqu'ici. Aujourd'hui des équipes de chercheurs, partant de leur base de « High Level », explorent systématiquement ces vastes étendues marécageuses et profitent des longs jours sans nuit de cette région boréale pour poursuivre sans relâche leurs travaux.

La mise en service de cette nouvelle sonde portative, grâce à laquelle les régions arctiques du Canada peuvent être maintenant explorées, constitue un nouvel exemple des efforts opiniâtres que déploient les hommes du pétrole pour localiser et exploiter les richesses naturelles du globe, par tous les climats et sous toutes les latitudes.

●

Ci-dessous : *Située au cœur de la région des marécages, la base de « High Level » est complètement isolée du monde extérieur : seule la radio maintient le contact.*

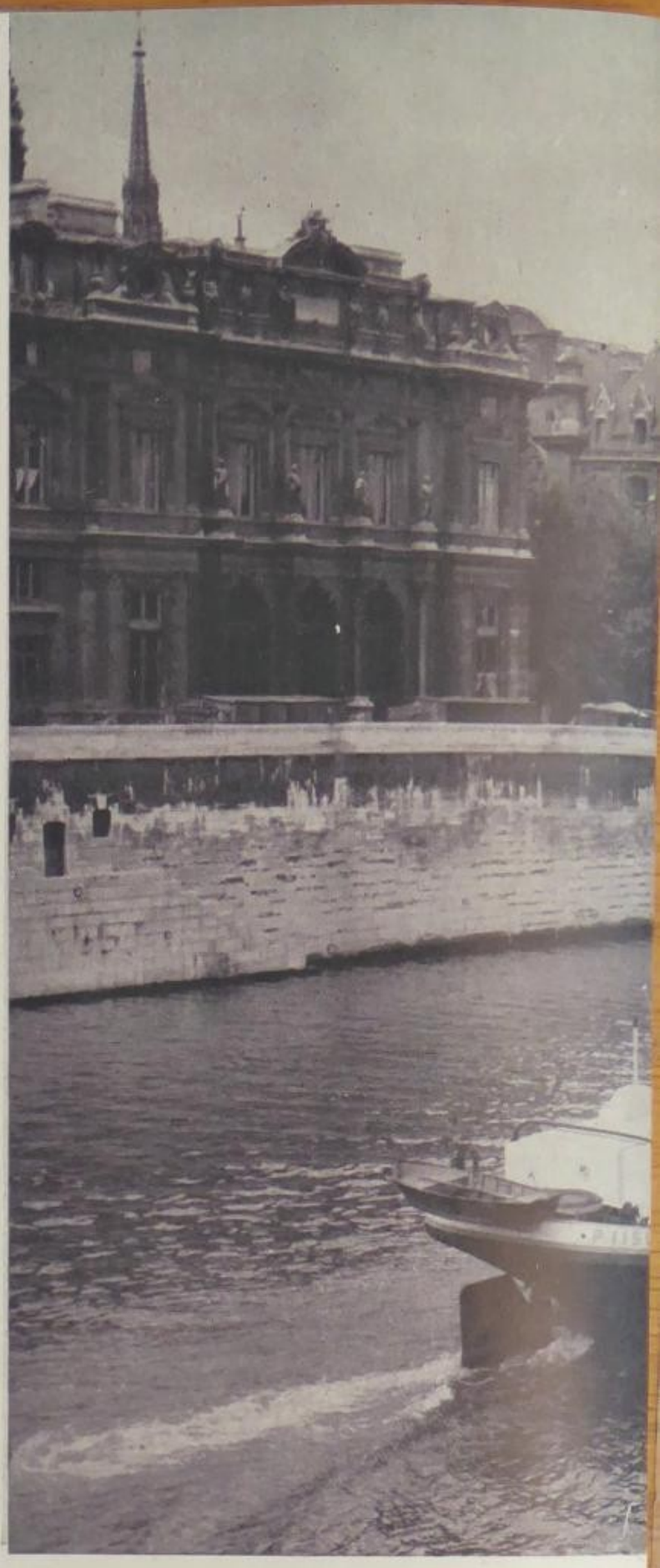


Voici les éléments qui composent la sonde portative. Chacun d'eux peut être porté à bras d'hommes.

L'eau alimentant la sonde est facile à trouver dans cette région infestée en été des moustiques les plus voraces. A gauche, la pompe à eau. A droite, le moteur de la sonde.

le transport par

CHALANDS-CITERNES



Le grand public est régulièrement informé de l'évolution de certains moyens de transports, tels que l'automobile, l'aviation, les chemins de fer; mais il est un domaine qui reste assez obscur malgré sa poésie : c'est celui de la navigation fluviale, ou batellerie, utilisée de nos jours surtout pour le transport des marchandises en vrac : matériaux de construction, céréales, charbon, vin... produits pétroliers.

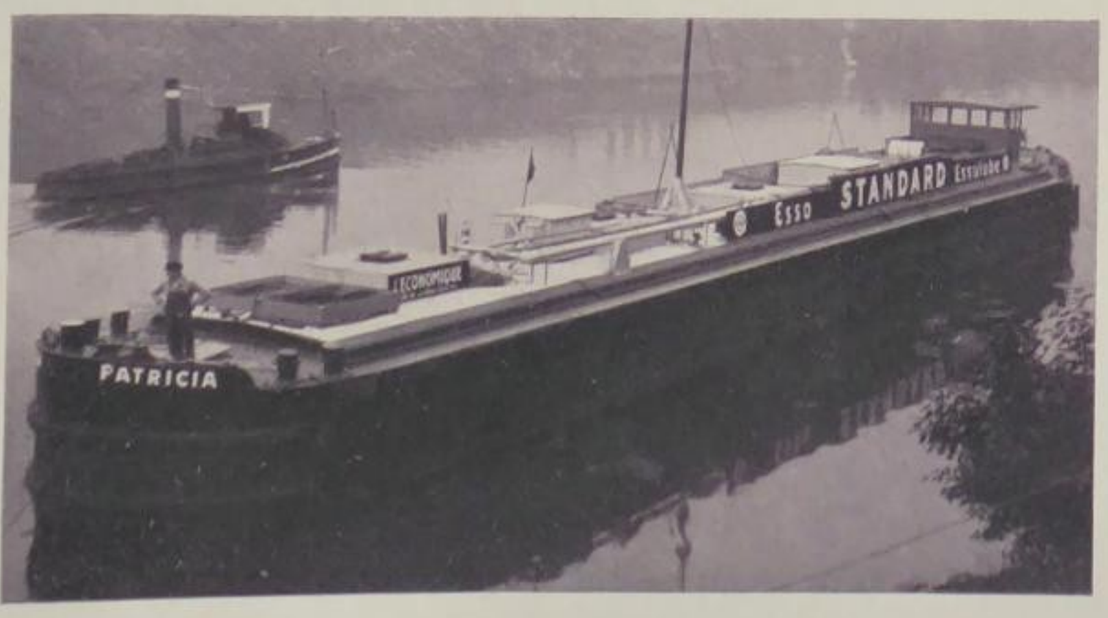
LE MATERIEL UTILISE

Les origines de la batellerie se perdent, pourrait-on dire, dans la nuit des temps ; par contre, le transport des hydrocarbures en vrac par ce moyen est relativement récent, puisque les premiers chalands-citernes furent mis en service à la fin du siècle dernier. Ce n'était, en fait, que des chalands ordinaires dans lesquels avaient été placées des citernes amovibles. Ce genre de construction fut d'ailleurs utilisé durant de longues années en France et un certain nombre d'unités de ce type, de divers tonnages, sont encore en service.

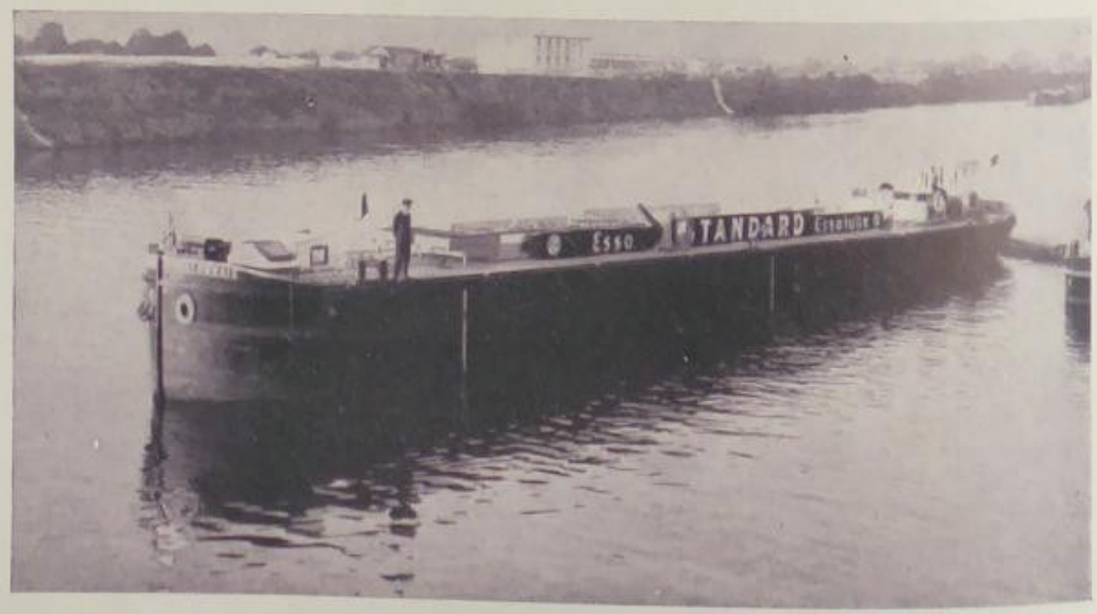
Mais le chaland-citerne moderne, lorsqu'il est destiné exclusivement aux transports de produits pétroliers, est constitué par une coque entièrement métallique, pontée et cloisonnée pour former dans sa partie centrale des citernes étanches ; ces dernières sont limitées à leurs extrémités par une cloison métallique, absolument étanche, doublée à courte distance par une seconde. également étanche, ce qui permet en cas de besoin de remplir d'eau l'intervalle (appelé « cofferdam ») à l'aide d'une vanne commandée du pont, pour former une lame isolante.

Les citernes (ou tanks) sont elles-mêmes divisées en plusieurs compartiments (3 à 6 en général) et coupées dans l'axe du bateau par une cloison longitudinale étanche, destinée à assurer la stabilité transversale en empêchant la cargaison de passer d'un bord à l'autre. Chacun des compartiments ainsi constitué est surmonté d'une chambre d'expansion pour permettre la libre dilatation du liquide. Des orifices d'accès, à fermeture étanche, sont prévus de telle sorte qu'aucune communication n'est possible entre les citernes et l'extérieur, sauf par un orifice de dégagement des gaz, muni d'un appareil coupe-flammes antigrisouteux.

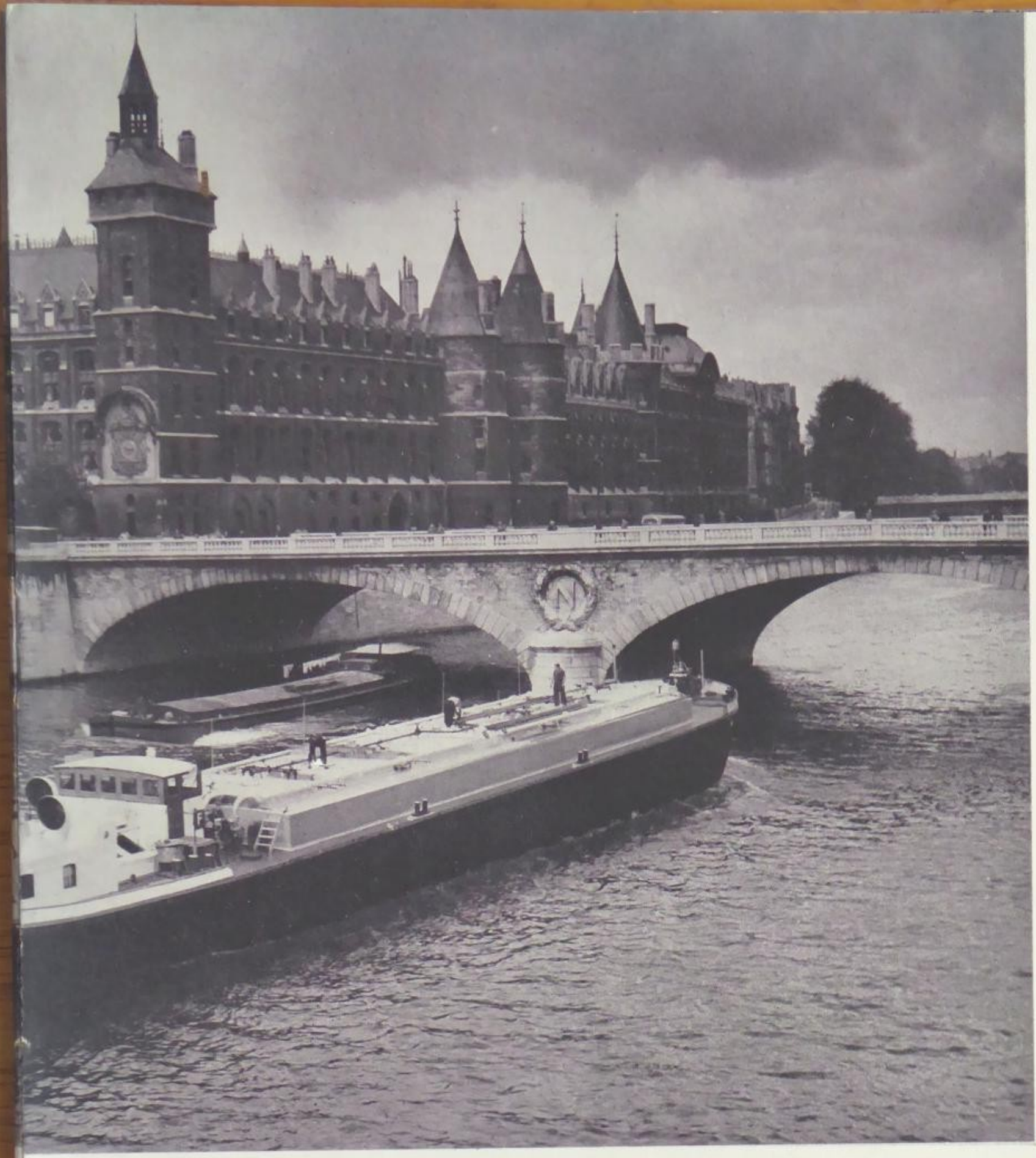
Le *remplissage* s'opère au moyen d'un collecteur placé sur le pont et auquel se raccordent les tuyaux d'aspiration allant à chacun des compartiments de la citerne. Les automoteurs sont généralement



Le « Patricia », chaland tractionné de 38 m. 50, large de 5 m. 05, au temps de l'Economique.



Automoteur de Seine « Chalonnais » d'une longueur de 38 m. 70, à moteur Diesel



Quel piéton de Paris ne s'est senti le cœur plein de nostalgie en regardant passer péniches et chalands.

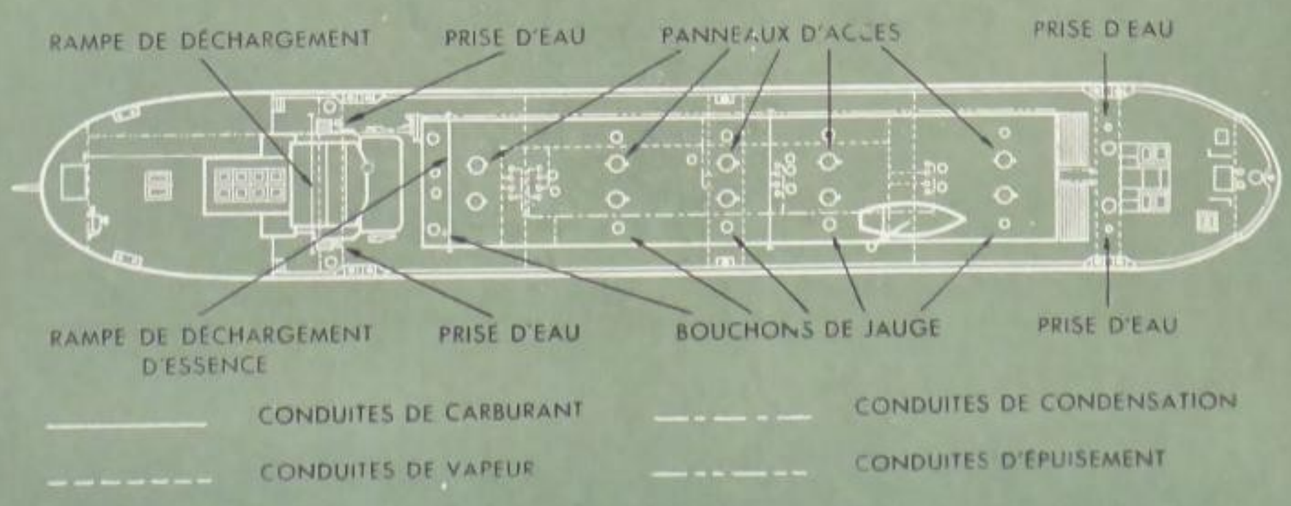
munis d'une pompe de déchargement placée sur le pont et actionnée par le moteur de propulsion, grâce à une transmission mécanique. De même que les wagons et les camions-réservoirs, les chalands pétroliers possèdent un barème volumétrique établi par le Service des Poids et Mesures, qui permet de déterminer, par relevé de la hauteur du liquide dans chaque citerne, le volume exact de produit qu'elle contient.

« L'Audonien », grand chaland tractionné de Seine, long de 66 m. et large de 8 m. 40.

CHALAND AUTOMOTEUR DE 800 TONNES

VUE EN ÉLÉVATION

VUE EN PLAN



CI-DESSUS : *dans le port de Rouen, une belle brochette d'ovales Esso.* CI-DESSOUS : *descente de la Seine.*

Lorsqu'un bateau-citerne est destiné à transporter des produits lourds (fuels, bitumes, cut-back) le fond des tanks est tapissé de serpentins dans lesquels circule de la vapeur (fournie généralement par une installation de terre). Ce système permet le réchauffage avant déchargement

Les logements de l'équipage sont aménagés aux deux extrémités du bateau, et le compartiment du moteur est toujours placé à l'arrière des citernes.

Le tableau ci-contre donne quelques caractéristiques des catégories principales de matériel, sur lesquelles nous ferons quelques remarques.

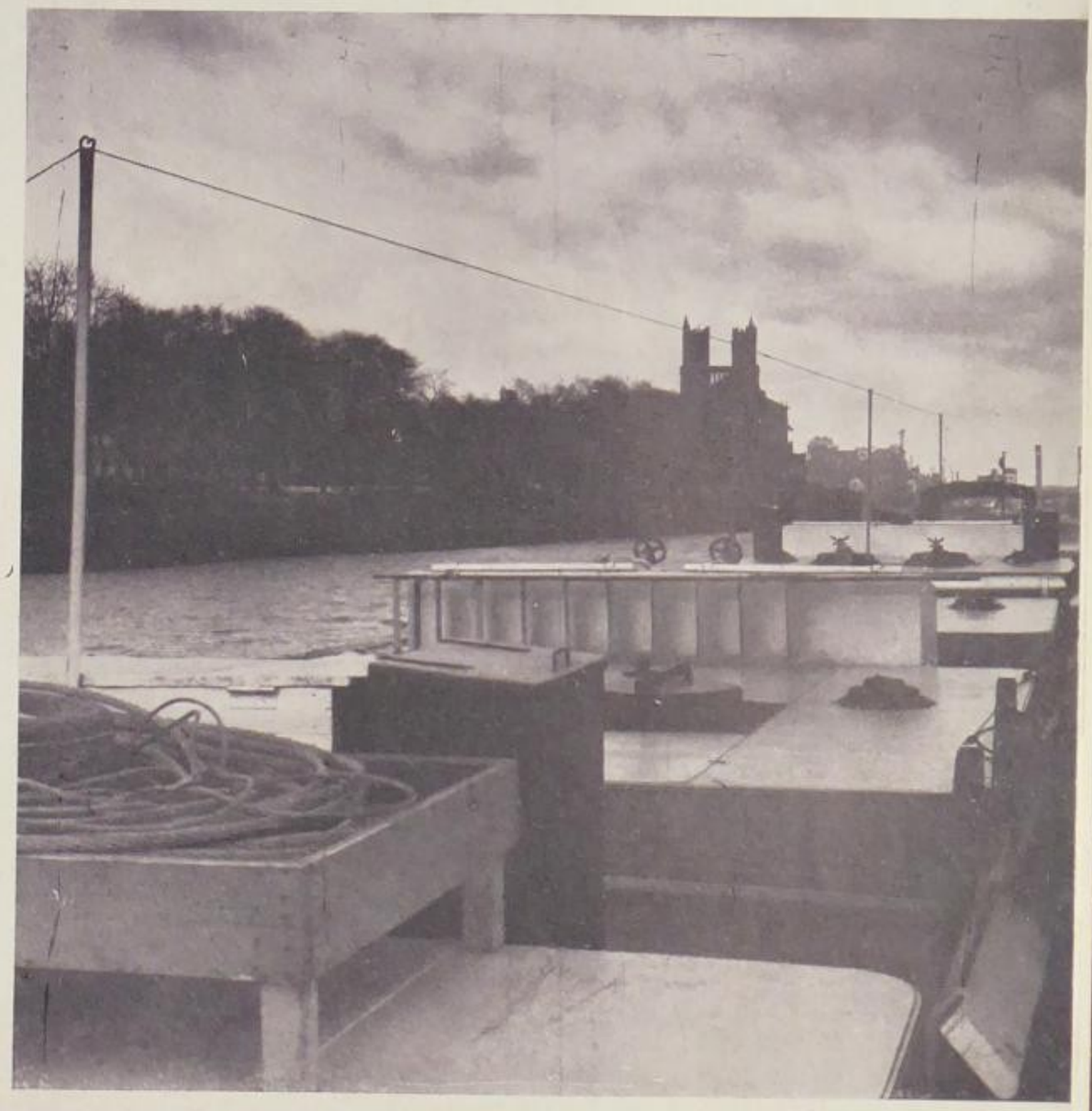
Les différents types d'automoteurs sont généralement équipés d'un moteur Diesel. Quant aux chalands tractionnés, le mode de remorquage varie suivant l'endroit où ils circulent. Sur la Seine, ce sont des *remorqueurs* à vapeur ou à mo-

Dépotage d'un chaland-citerne à Montargis.

teur, développant en moyenne 500 CV. et susceptibles de tirer un convoi de 3.000 tonnes. Sur les canaux, la traction par chevaux a été remplacée à peu près partout par des tracteurs Diesel sur pneus ou par des tracteurs électriques sur rails. Sur le Rhône, où le courant est très violent et la hauteur des eaux extrêmement variable, on utilise des remorqueurs à vapeur, à faible tirant d'eau, mûs par des roues à aubes, d'une puissance de 1.400 à 1.600 CV et effectuant la remontée avec trois barques seulement. (Le premier remorqueur Diesel, le « Frédéric-Mistral », a été mis en service à titre d'essai en

CATÉGORIES	ZONE D'UTILISATION	LONGUEUR	LARGEUR	CREUX	PUISSANCE	TONNAGE MOYEN TRANSPORTÉ
Chaland tractionné de Canal	Rivières et Canaux (Nord, Est et Centre)	38m70	5m05	2m20 à 2m50	—	220 à 250 T.
Automoteur de Canal	—	38m70	5m05	2m20 à 2m50	50 à 120 CV	200 à 220 T., à 1m80 250 à 270 T., à 2m
Chaland tractionné de Seine	Seine (du Havre à Paris)	Dimensions variables			—	400 à 1.500 T.
Automoteur de Seine	—	53m75	7m55	3m30	200 à 300 CV	750 à 800 T. à 3m
Barque tractionnée du Rhône	Rhône (de Lyon à Marseille et Sète)	70m	7m85	2m50	—	400 T., à 1m60
Automoteur du Rhône	—	57 à 60m	5 à 7m	2m50	250 à 350 CV	250 T., à 1m60
Automoteur Canaux du Midi	de Bordeaux à Sète et Marseille	29m50	5m25	2m20	50 à 80 CV	140 à 150 T. à 1m65

Le chaland tractionné « Audonien » à Saint-Ouen.



A la tombée du jour, l' « Esso » passe devant Mantes.

1949 avec des hélices sous voûtes). Sur le Rhin, enfin, la flotte pétrolière française comporte des chalands de 1.000 à 1.500 tonnes et des automoteurs de 600 tonnes d'une puissance unitaire de 450-500 CV. La traction s'effectue à l'aide de remorqueurs à aubes ou à hélices, à vapeur ou à moteur Diesel dont la puissance varie suivant la section où ils sont utilisés. Entre Bâle et Coblence, où le courant est rapide et la vallée encaissée, on doit faire appel à des remorqueurs de 2.400 CV. (certaines unités suisses atteignent même 3.600 CV.) ; par contre, sur la section Rotterdam-Coblence, où le courant est faible et le lit du fleuve extrêmement large, des remorqueurs de 500 à 600 CV. s'avèrent très suffisants.

Lorsque nous aurons dit qu'il n'existe plus de bateaux tractionnés sur les canaux du Midi et qu'en ce qui concerne l'avenir un projet d'automoteurs-citernes de Seine de 1.500 T. est à l'étude, nous aurons passé en revue le matériel utilisé actuellement par les compagnies pétrolières (dites transporteurs privés) et par les transporteurs publics spécialisés.

Les durées de trajet, comparées à celles des transports effectués par la route ou par le fer, peuvent apparaître exagérément longues ; toutefois, si l'on considère, d'une part, que les dépôts ravitaillés par eau disposent d'un stock de produits suffisant et que, d'autre part, comme nous le disions plus haut, la voie d'eau est le moyen de transport le plus économique, ce facteur « temps d'acheminement » joue fort peu et peut être qualifié d'accessoire. Voici les durées moyennes d'un voyage aller et retour :

Par automoteur :
Paris-Strasbourg : 45 jours ;
Paris-Chalon-sur-Saône : 30 jours ;
Etang de Berre-Lyon : 8 jours ;
Bordeaux-Sète : 25 jours ;
Le Havre-Paris : 11 jours.
Par tractionné :
Le Havre-Paris : 15 jours.

L'Automoteur « Esso » quitte St-Ouen pour descendre à vide vers la raffinerie de Port-Jérôme où il sera chargé de fuel-oil.

Le Capitaine Neveu, commandant « l'Esso ».

Le mécanicien soigne son moteur.

La petite famille du marinier.

Ci-contre, *quatre « frères », côte à côte, dans le port de Rouen : un automoteur et trois tractionnés de la S. F. P.*

DÉVELOPPEMENT DE LA FLOTTE FLUVIALE-CITERNE FRANÇAISE

Son exploitation

Lorsque le développement de l'industrie pétrolière en France nécessita le remplacement des importations en fûts par des importations en vrac, les sociétés pétrolières furent naturellement amenées, pour établir la liaison entre les ports de réception (Dunkerque, Le Havre, Rouen, Bordeaux, Sète et Marseille) et les dépôts de l'intérieur, à utiliser un matériel adapté aux nouveaux besoins. Etant donné que ces ports de réception se trouvaient placés à l'aboutissement des voies navigables, il était logique d'utiliser celles-ci comme un moyen de pénétration économique, et d'un débit pratiquement illimité. A cette époque, les compagnies de navigation fluviale, déjà équipées et entraînées aux transports des marchandises diverses, mais peu confiantes dans l'avenir du pétrole, ne s'intéressèrent pas à ce nouveau trafic. Les importateurs durent donc assurer eux-mêmes la création et l'exploitation de la flotte de chalands-citernes qui leur était nécessaire. Vers 1917, profitant de l'expérience acquise par les exploitants de flottes privées et devant le développement toujours croissant de la consommation, les compagnies de transport commencèrent à s'intéresser aux hydrocarbures. L'extension considérable du raffinage en France et la mise en place, due à des obligations légales, d'importants stocks de réserves augmentèrent constamment le trafic assuré par

les transporteurs, à tel point qu'en 1939 leur flotte dépassait celle des importateurs.

Les quelques chiffres suivants permettront de se rendre compte de l'importance prise par la batellerie spécialisée dans le transport des produits pétroliers.

— En 1939, le parc total, privé et public, pour l'ensemble du territoire, comprenait 610 unités pour une capacité de 266.000 m3.

— A la Libération, à la suite des destructions par faits de guerre et des réquisitions opérées par l'occupant, il n'était plus que de 180 unités.

— Au 15 novembre 1947, après réparation des bateaux les moins avariés, et récupération d'un certain nombre d'unités retrouvées en Allemagne, en Italie et jusque sur les côtes de Norvège, le chiffre était remonté à 367.

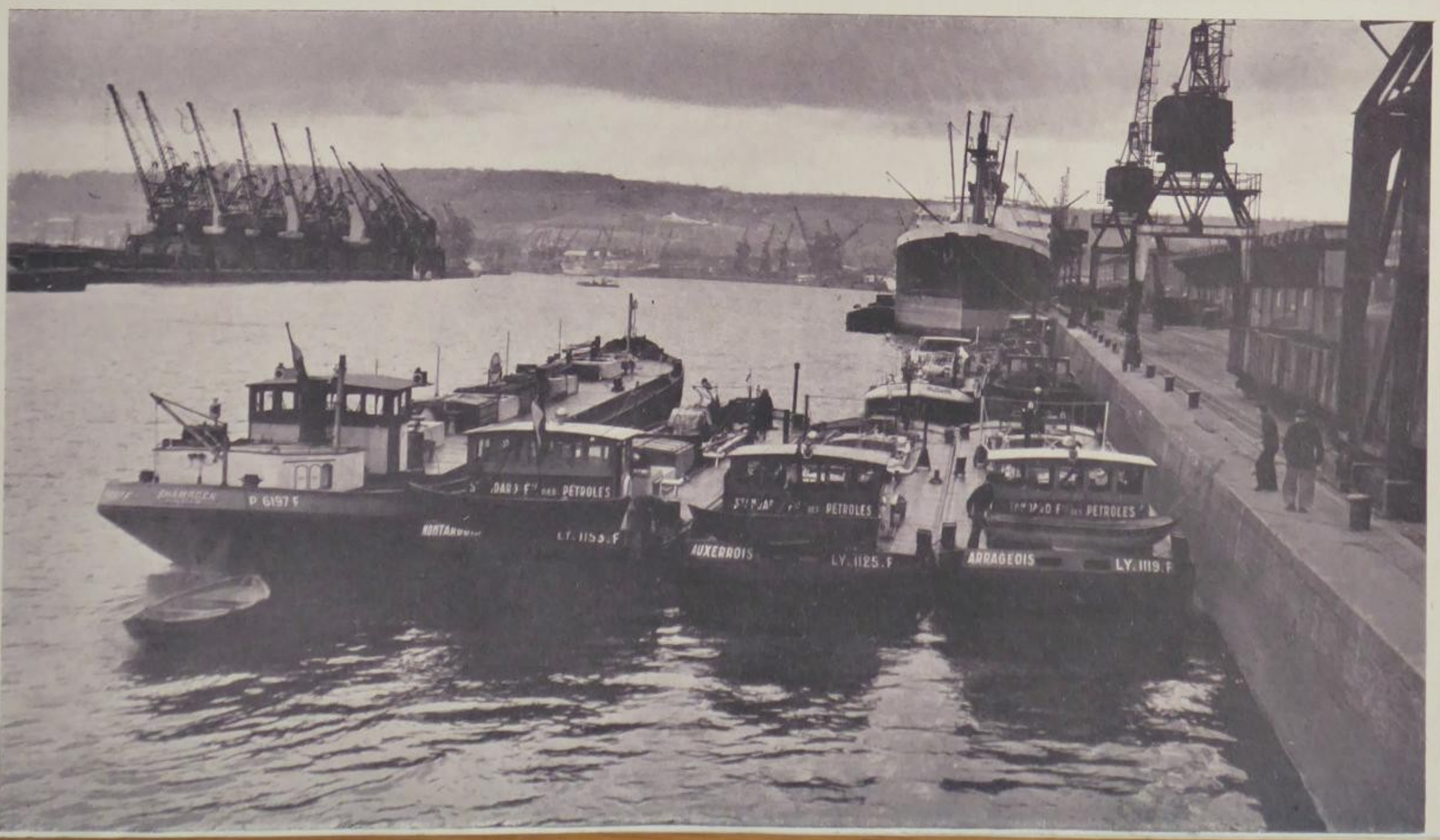
— Enfin, la plus récente statistique, qui date du 1er octobre 1950, fait apparaître 530 chalands-citernes pour une capacité de 236.000 m3.

On peut donc considérer que la flotte française est virtuellement reconstituée, et qu'elle permet de faire face à tous les besoins qui se sont singulièrement accrus avec le développement des produits noirs. Ce résultat est magnifique si l'on se souvient des difficultés rencontrées pour s'approvisionner en produits métallurgiques, difficultés auxquelles vinrent s'ajouter l'encombrement des chantiers de construction et de réparation qui devaient également satisfaire aux demandes des transporteurs de marchandises générales.

Les flottes privées n'étaient utilisées par leurs propriétaires que pour assurer leurs propres transports, la question de l'affrètement n'intervient que lorsque les sociétés pétrolières manquent momentanément de matériel, ou en sont totalement dépourvues ; dans ce cas, elles doivent faire appel aux compagnies de navigation fluviale avec qui elles traitent à temps ou au voyage (1).

Les armateurs fluviaux pétroliers attachent une grosse importance au rendement de leur matériel. Pour porter celui-ci à son maximum, ils mettent tout en

(1) Malgré la loi de 1934 sur la coordination du rail et de l'eau, on peut dire que, jusqu'à la veille des hostilités, l'affrètement était libre ainsi que les frets qui étaient déterminés directement entre les transporteurs et les affréteurs. De septembre 1939 à juin 1940, l'ensemble de la flotte-citerne fut centralisé pour permettre le ravitaillement simultané de l'Armée et des dépôts civils. A l'Armistice, les sociétés pétrolières ayant mis en commun leurs moyens de transport, de stockage et de distribution, cette centralisation fut maintenue et cela jusqu'au 1er janvier 1949 pour les produits blancs, et jusqu'au 1er juin 1949 pour les produits noirs, date à laquelle la liberté fut rendue définitivement aux sociétés. Durant cette période, l'Office National de Navigation, dépendant du Ministre des Travaux Publics et des Transports, demanda d'être tenu au courant des différents mouvements de la flotte et aucun fret ne peut entrer en vigueur sans approbation. Depuis le 1er juin 1949, les affrètements sont de nouveau libres, mais l'homologation des frets par l'Administration est toujours obligatoire. Une mention spéciale doit être faite en ce qui concerne le Rhin ; sur ce fleuve, il n'existe pas pour l'instant de flottes privées. Quant aux transporteurs publics, ceux-ci ont mis leur matériel en pool, constituant ainsi la Communauté de Navigation Française Rhénane, dont le siège est à Strasbourg, et qui a pour mission d'effectuer tous les transports demandés par les affréteurs, soit par du matériel 100 % français, soit en faisant appel à des armateurs étrangers.



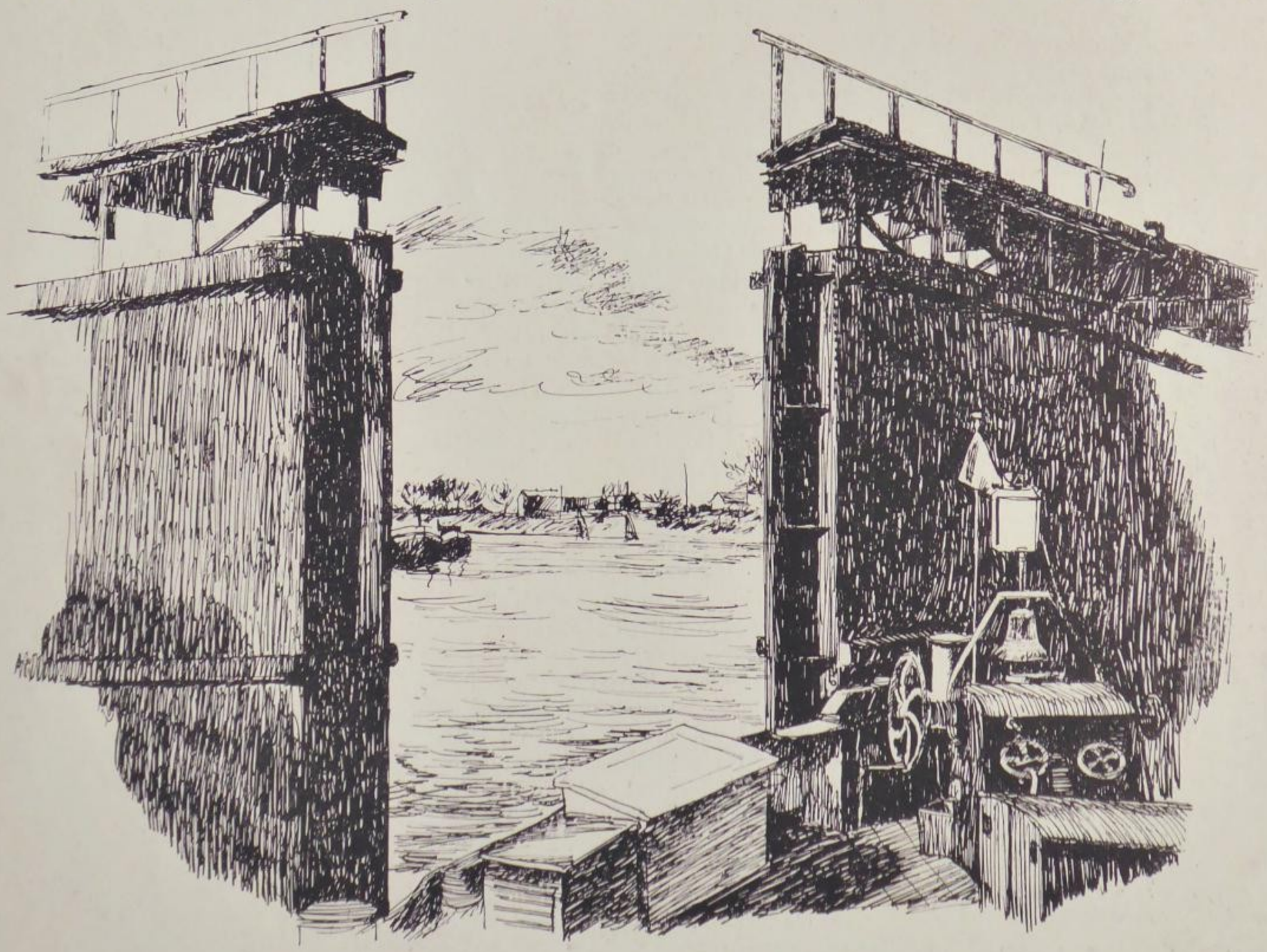
œuvre pour limiter, autant que possible les périodes d'arrêt. A cet effet, les compagnies de navigation disposent de leurs propres ateliers de réparation, qui permettent d'entretenir et de réviser les moteurs de propulsion dans les délais les plus réduits. A chaque retour de voyage, les bateaux sont réapprovisionnés en agrès et matériel divers par les soins d'un magasin situé à leur port d'attache normal. Cette organisation est facilitée par le fait que les courants de transports sont à peu près constants et que les bateaux reviennent généralement à leur point de départ, une fois leur voyage accompli.

Le personnel navigant

L'équipage d'un chaland-citerne varie suivant l'importance du bateau. Sur un tractionné de canal, il se compose d'un patron et d'un matelot. Sur un automoteur de canal, on y ajoute un aide, qui est souvent la femme du patron. Enfin, sur un automoteur de Seine ou du Rhône cet équipage est complété par un mécanicien et parfois par un deuxième matelot.

Le transport des hydrocarbures exige de la part du personnel navigant des qualités exceptionnelles, et les mariniers sont choisis parmi des gens offrant toutes garanties, tant au point de vue des qualités professionnelles que de la valeur morale.

Ce choix est facilité par les avantages accordés au personnel comparativement à ceux qu'ils peuvent obtenir dans les compagnies de navigation pour marchandises diverses. Les salaires sont supérieurs et les conditions de logement beaucoup plus favorables, car les locaux d'habitation sont aménagés aussi confortablement que l'espace le permet, pour que le personnel puisse vivre avec sa famille ; de plus, les conditions d'existence sont rendues aussi agréables qu'il est techniquement possible de le faire (éclairage électrique sur les automoteurs, poste d'eau courante, chauffage assuré par les soins des sociétés, fourniture de tout ce qui est nécessaire au logement, à la cuisine, aux soins d'hygiène, etc...).



On voit passer les mariniers
A la barre de leurs péniches :
Des pétroliers, des charbonniers,
Un grand chien roux dort dans sa niche
Près d'un enfant dans son panier.

F. CARCO

LES VOIES NAVIGABLES FRANÇAISES

Le réseau des voies navigables françaises comprend 8.000 km. environ de rivières et canaux que l'on peut, selon leurs caractéristiques, diviser en cinq groupes, auxquels on peut ajouter le Rhin, fleuve international.

a) Le premier groupe est représenté par la Seine, depuis son embouchure jusqu'à Paris, avec une profondeur permettant l'emploi des plus gros chalands ;

b) Le second comprend toutes les voies navigables se rattachant, soit directement, soit indirectement à la Seine, c'est-à-dire les rivières et canaux reliant les régions du nord, de l'est et du centre, et se raccordant aux voies navigables belges par la frontière du nord, au Rhin par Strasbourg, et à la Méditerranée par la Saône ;

c) Le troisième comporte la Saône et le Rhône ;

d) Le quatrième est représenté par les canaux reliant la Gironde en amont de Bordeaux au Rhône et à la Méditerranée ;

e) Le cinquième intéresse la Loire depuis son embouchure jusqu'à Angers.

Entre Le Havre et Paris, la *Seine* est navigable en toutes saisons, sauf durant les périodes exceptionnelles de gel, de brume ou de crues, dont la durée moyenne n'excède pas 15 jours par an. Le courant y est très faible puisque, sur la section considérée, la dénivellation n'est que 26 m. 59, rachetée par une série de sept écluses doubles (une écluse de grandes dimensions pour les convois de chalands et une petite pour les automoteurs). Le tirant d'eau normal permet de naviguer avec un enfoncement de 3 m. lequel, à la suite des travaux d'approfondissement en cours ou en projet, sera porté successivement à 3 m. 50 puis à 5 m.

— Comme mentionné plus haut, *les rivières et canaux raccordés à la région parisienne* s'en vont vers trois grandes directions : la première vers le nord par l'Oise, la seconde vers Strasbourg par la Marne, et la troisième vers la Saône par la Haute-Seine, l'Yonne et les canaux de Bourgogne ou du Centre. Sur ces voies circulent à la fois les automoteurs et des chalands remorqués ; l'enfoncement y est de 1 m. 80 et les écluses sont toutes de dimensions identiques, c'est-à-dire 38 m. 50 × 5 m. 05 × 1 m. 80 ; leur nombre varie avec les régions traversées, c'est ainsi que de Paris à Strasbourg, la distance est de 510 km. avec 209 écluses, tandis que pour le parcours Paris-Chalon-sur-Saône, qui est de 525 km., on en compte seulement 164, ce qui n'est déjà pas si mal si l'on considère qu'aucun de ces ouvrages n'est électrifié et que toutes les manœuvres se font à bras ! Ces voies sont praticables en tout temps, à l'exception de quelques arrêts consécutifs au gel ou à l'entretien des biefs et des écluses (périodes dites de chômage) et dont la durée totale dépasse rarement un mois.

— Pour l'instant, et jusqu'à l'achèvement des travaux d'aménagement, dont le barrage de Donzère-Mondragon est le premier ouvrage, la pente du Rhône n'est « rachetée » par aucune écluse entre Lyon et la mer, bien que la dénivellation soit de 160 m. pour une distance de 323 kilomètres ; il en résulte un courant extrêmement violent, auquel vient s'ajouter un débit très irrégulier qui varie avec les conditions atmosphériques ; c'est ainsi qu'il n'est pas rare de voir le fleuve passer en quelques heures d'une période de sécheresse à une crue interdisant toute navigation. On peut cependant considérer que cette dernière est possible en moyenne durant huit mois de l'année. Les chalands utilisés sont soit tractionnés, soit automoteurs.

Le canal reliant Bordeaux à la Méditerranée est un des plus anciens de France, tout au moins pour la section intéressant le Canal du Midi (Toulouse à Sète), dont la construction fut réalisée par l'ingénieur Riquet, sous le règne de Louis XIV. L'enfoncement maximum y est de 1 m. 60 et les écluses ont des dimensions plus réduites, c'est-à-dire 29 m. 50 × 5 m. 80 × 1 m. 60, sauf sur le canal de Sète à Beaucaire, où elles permettent l'accès des bâteaux du Rhône.

La Loire, enfin, n'est régularisée par aucune écluse et n'est navigable, comme nous le disions plus haut, qu'entre son embouchure et Angers ; encore y a-t-il lieu d'ajouter que le chenal entre Nantes et l'embouchure du Maine est encombré de bancs de sable et que la navigation y est extrêmement délicate par suite des risques d'échouage.

En ce qui concerne *le Rhin*, ce fleuve ne baigne la rive française que sur une faible partie de son cours (181 km. entre Bâle et Lauterbourg), le reste étant en territoire suisse, allemand ou hollandais. Toutefois, la navigation y étant libre du fait de son caractère international reconnu par les Traités (Convention de Mannheim, Traité de Versailles), le Rhin bénéficie d'un trafic extrêmement important de marchandises pondéreuses (combustibles et liquides, minerais, potasses, céréales, etc...) ce qui a eu pour effet de donner à certains ports riverains une extension sans cesse croissante ; tel est le cas de Strasbourg qui joint à son « hinterland » industriel un assez fort tonnage en transit avec la Suisse par le canal du Rhône au Rhin. Le régime du fleuve est glaciaire, c'est-à-dire que les basses eaux ont lieu en hiver et les hautes eaux en été.

Emettons le vœu que les Pouvoirs Publics, comprenant la valeur et l'importance que représente le réseau de nos voies navigables dans le patrimoine national, n'hésitent pas à accorder les crédits nécessaires à l'entretien de nos rivières et canaux, et procèdent à l'exécution des grands travaux si longtemps différés, qui permettront de naviguer partout à l'enfoncement minimum de 2 m. 20, donnant ainsi notamment à notre pays deux voies à grande circulation pour bateaux de gros tonnages (jusqu'à 1.350 T.), Belgique-Paris et Le Havre-Strasbourg.

Il paraît, en effet, regrettable qu'au moment où le parc de chalands va se trouver rénové, et que les nations telles que la Belgique, la Hollande, l'Allemagne et les Etats-Unis (pour ne parler que de l'Occident), comprenant les avantages qu'elles peuvent en tirer, font des efforts gigantesques pour développer leurs voies de navigation intérieure, la France conserve un réseau fluvial vétuste et archaïque, nullement à l'échelle d'une grande Nation.

(La documentation de cet article nous a été fournie par M. Duprat, du Département Navigation de la Standard Française des Pétroles.)

CARTE DES VOIES NAVIGABLES

MER DU NORD
MANCHE
PAYS BAS
BELGIQUE
ALLEMAGNE
SUISSE
ITALIE
ESPAGNE
MÉDITERRANÉE

AMSTERDAM
LA HAYE
ROTTERDAM
ARNHEM
DUNKERQUE
BOULOGNE
ANVERS
GAND
BRUXELLES
HASSELT
MAESTRICHT
LILLE
MONS
LIÈGE
LENS
ARRAS
NAMUR
COBLENTZ
MAYENCE
CHERBOURG
AMIENS
ST-QUENTIN
MÉZIÈRES
LUXEMBOURG
TRÈVES
LE HAVRE
ROUEN
BEAUVAIS
LAON
ST-LO
CAEN
ÉVREUX
PARIS
CHALONS
BAR-LE-DUC
METZ
NANCY
ST BRIEUC
VERSAILLES
ALENÇON
CHARTRES
MELUN
STRASBOURG
QUIMPER
RENNES
LAVAL
LE MANS
TROYES
CHAUMONT
ÉPINAL
COLMAR
VANNES
ORLÉANS
AUXERRE
BELFORT
ANGERS
BLOIS
TOURS
VESOUL
BÂLE
DIJON
NANTES
BESANÇON
BOURGES
NEVERS
LA ROCHE-S-YON
POITIERS
CHATEAUROUX
LONS-LE-SAUNIER
MOULINS
NIORT
MÂCON
GENÈVE
LA ROCHELLE
GUÉRET
BOURG
ANNECY
LIMOGES
ANGOULÊME
CLERMONT-FERRAND
LYON
CHAMBÉRY
TULLE
ST-ÉTIENNE
PÉRIGUEUX
AURILLAC
LE PUY
GRENOBLE
BORDEAUX
VALENCE
PRIVAS
CAHORS
MENDE
GAP
AGEN
RODEZ
MONTAUBAN
ALBI
AVIGNON
DIGNE
mt DE MARSAN
NÎMES
NICE
AUCH
TOULOUSE
MONTPELLIER
DRAGUIGNAN
PAU
TARBES
MARSEILLE
CARCASSONNE
FOIX
PERPIGNAN
DUISBOURG
ESSEN
BOCHUM
DORTMUND
DUSSELDORF
MUHRORT

LÉGENDE

RIVIÈRES NON CANALISÉES

1re Catégorie
- *Fréquentées*
- *Peu fréquentées*

2e Catégorie
- *Fréquentées*
- *Peu fréquentées*
- *Non fréquentées ou doublées d'un canal*

RIVIÈRES CANALISÉES

1re Catégorie
- Seine — *Accessible au tirant d'eau de 3 m.*
- *Autres rivières (elles sont toutes fréquentées)*

2e Catégorie
- *Fréquentées*
- *Peu fréquentées*

CANAUX

1re Catégorie
- *Fréquentés*
- *Peu fréquentés*

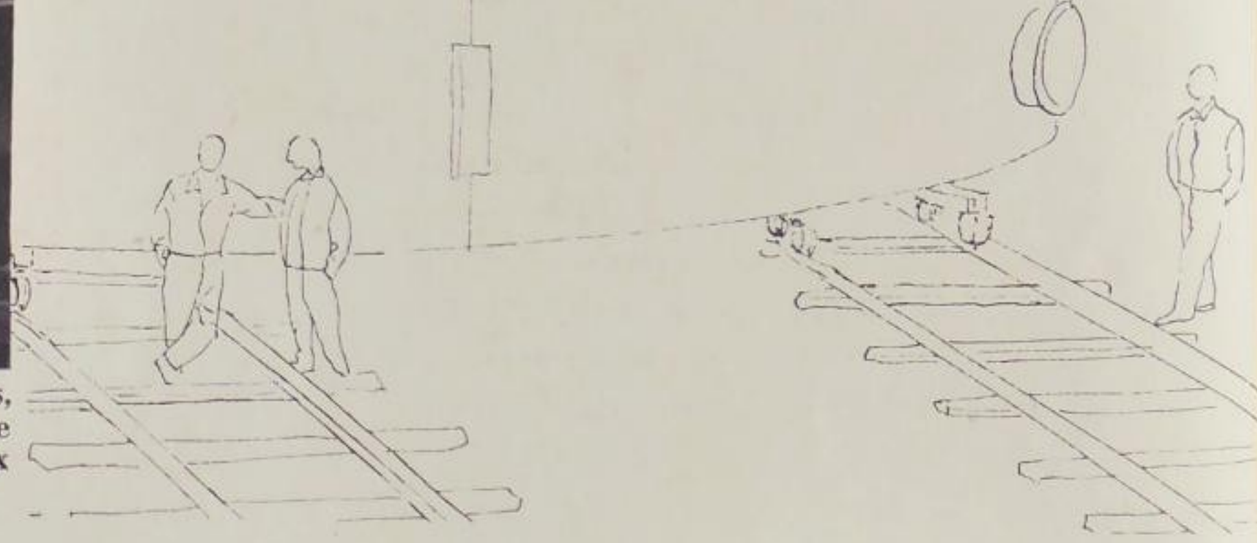
2e Catégorie
- *Fréquentés*
- *Peu fréquentés*

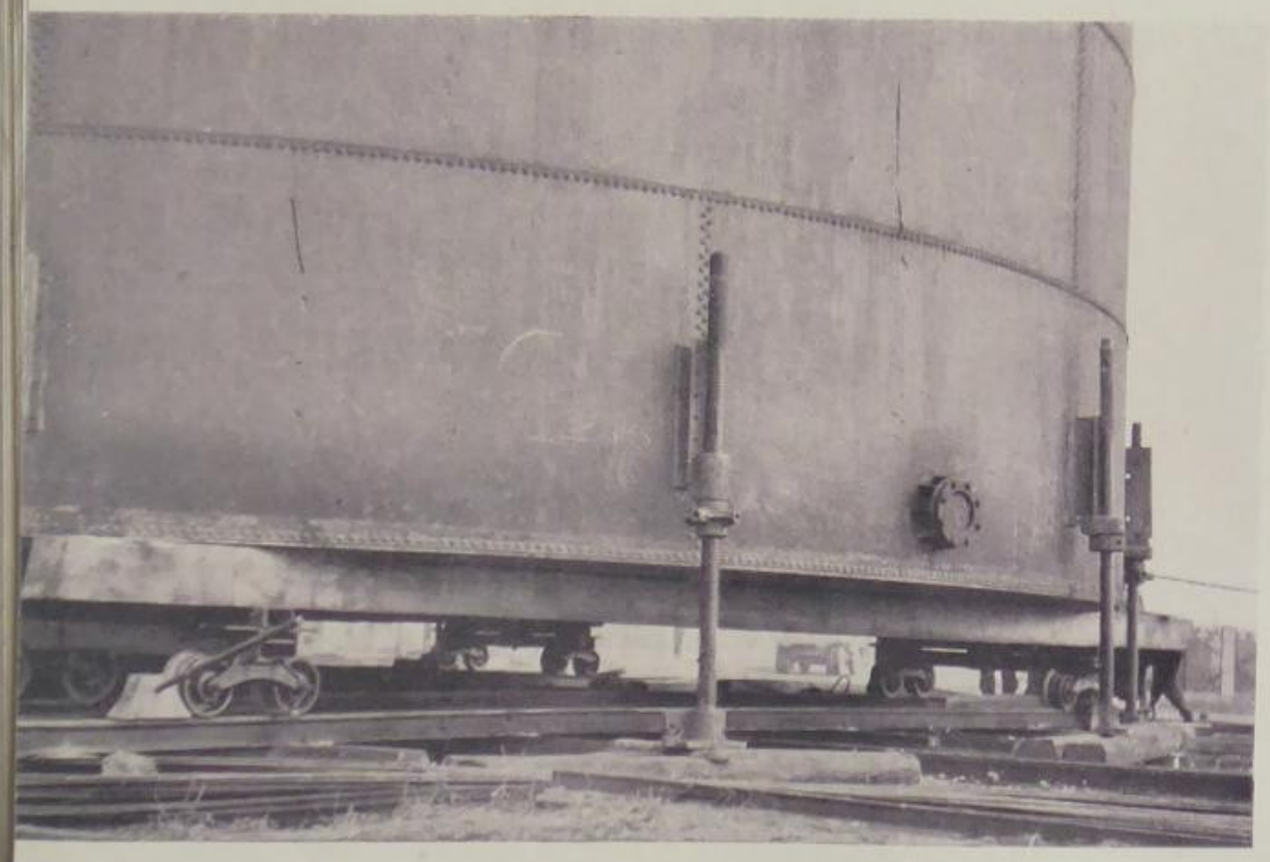
Canaux en construction

RÉSERVOIRS

en Promenade...

1. Les réservoirs, renforcés intérieurement par quatre forts goussets, reçoivent chacun douze ferrures boulonnées permettant de placer douze vérins à vis, qui les soulèvent de 1 m. 20. On glisse dessous deux éléments de voie ferrée et des « lorry » (petits chariots).





2. Les « lorry » sont assemblés deux par deux en « diplorry » par des longrines en chêne de 12 mètres. Chaque réservoir, descendu sur ses chariots, est tiré par un câble sur treuil, et roulé jusqu'au fleuve.

3. A marée haute, on approche un ponton « bigue » de 100 tonnes et le réservoir est accroché par les goussets préparés à l'intérieur, puis petit à petit est soulevé par la grue et maintenu à bout de câble.

On prépare les nouveaux emplacements des réservoirs, qui reposeront sur une plate-forme en béton.

...PETITE HISTOIRE EN IMAGES

A la suite de la fermeture de l'usine de Grand-Quevilly, les six réservoirs de 1.000 m^3 *qui constituaient l'entrepôt sous douane de cet établissement ont été vendus à une société qui en avait l'emploi dans son propre entrepôt situé également en bordure de la Seine, à 2 km. environ de notre usine. L'acquéreur a fait procéder au déplacement de ces réservoirs dont chacun pèse environ* 35 *tonnes, et mesure* 11 *m. de diamètre.*

6. Repris sur vérins, le réservoir est placé à nouveau sur chariots « diplorry » et roulé vers son nouvel emplacement au travers des voies de desserte du quai, particulièrement nombreuses à cet endroit.

4. Le réservoir étant ainsi suspendu, une vedette a pris le ponton en remorque et l'a conduit au quai de l'acheteur, à 2 km. en aval. Cette « promenade en Seine » a demandé environ une demi-heure.

5. A son arrivée, le réservoir est déposé sur des voies préparées de la même façon qu'à l'embarquement. Son orientation a, bien entendu, été prévue. L'opération nécessite 1.000 mètres de rail et 700 traverses.

dans le rapport des capitaux indiqués sur la police et de la valeur réelle des objets assurés au moment du sinistre.

Exemple : Un immeuble, estimé 2 millions au jour du sinistre, subit des dommages par suite d'incendies évalués à 500.000 francs. Si l'immeuble n'est garanti sur la police que pour 1 million, il y a application de la règle proportionnelle. Autrement dit, l'indemnité se détermine, en définitive, par une simple règle de trois : le montant du dommage est mutliplié par la somme assurée et divisé par la somme qui aurait dû être assurée, soit :

Indemnité :

$$\frac{500.000 \times 1.000.000}{2.000.000} = 250.000 \text{ fr.}$$

Assurés attention !

VOS RISQUES D'INCEN

De même qu'il vaut mieux prévenir que guérir, de même le plus habile des courtiers d'assurances ne pourra défendre vos intérêts en cas de sinistre, avec le maximum d'efficacité, que si vous avez souscrit une police-incendie conforme aux règles actuellement en vigueur, règles dont vous trouverez un résumé ci-après :

Nous sommes appelés fréquemment à constater à la suite d'incendies — sans pouvoir y remédier — que des sommes souvent importantes demeurent à la charge de certains assurés qui, par négligence, avaient omis de rajuster les garanties de leurs contrats. Toute insuffisance d'assurance peut entraîner pour vous des conséquences graves, soit en cas de sinistre total, soit en cas de sinistre partiel.

En supposant que l'intégralité de la chose assurée soit détruite par suite d'incendie, l'indemnité due par les assureurs peut être très inférieure au dommage réellement subi ; quelle que soit l'importance de celui-ci, en effet, l'indemnité ne peut jamais être supérieure à la somme assurée ; ce qui revient à dire que, s'il existe une insuffisance d'assurance, le surplus du dommage, par rapport au capital inscrit dans le contrat, est entièrement supporté par l'assuré.

Exemple : Un immeuble, estimé 2 millions au moment du sinistre, brûle entièrement ; il n'était assuré que pour 1 million. L'indemnité due par la Compagnie d'assurance est limitée à 1 million, le sinistré restant son propre assureur pour le supplément : soit également 1 million.

En cas de sinistre partiel, s'il y a sous-assurance — c'est-à-dire s'il résulte des estimations au jour du sinistre que la valeur réelle de la chose assurée excède la somme effectivement garantie dans la police — les assureurs sont en droit d'appliquer ce qu'on appelle *la règle proportionnelle.* Cette règle, fixée par la loi du 13 juillet 1930, signifie que l'indemnité due par la Compagnie d'assurance n'est pas nécessairement équivalente au dommage subi, mais qu'elle peut être réduite

La constatation d'une sous-assurance a donc eu pour conséquence la limitation de l'indemnité à la moité du dommage effectif, soit 250.000 fr., alors que l'assuré aurait été indemnisé intégralement, c'est-à-dire de 500.000 fr,. si l'immeuble avait été correctement évalué dans la police.

Des conséquences aussi désastreuses que celles exposées ci-dessus peuvent être facilement évitées si vous prenez la sage précaution d'ajuster les assurances concernant vos biens meubles et immeubles, en fonction de la hausse générale des prix.

Les immeubles dont vous êtes propriétaires doivent être assurés pour leur valeur de reconstruction, sous déduction de la vétusté. A noter que cette valeur totale comprend la valeur des caves et fondations, mais qu'elle fait évidemment abstraction de la valeur du sol.

Pendant longtemps, de nombreux assurés ont, pour des raisons fiscales (notamment en cas de décès), sous-estimé leurs immeubles dans leurs contrats d'assurances, préférant ainsi courir le risque d'une indemnité insuffisante en cas de sinistre. Cette crainte est maintenant sans objet, car dans l'hypothèse où l'Enregistrement conteste les chiffres d'une déclaration de succession, *les polices d'assurance, depuis la loi du* 31 *juillet* 1949, *ne font plus foi en matière d'évaluation d'immeubles,* cette dernière étant toujours déterminée à la suite d'une expertise.

Privation de jouissance

Tout propriétaire ou locataire doit s'assurer contre la privation de jouissance des locaux occupés par lui, au cas où ceux-ci deviendraient inutilisables à la suite d'un incendie. Ce risque doit être couvert jusqu'à concurrence d'un montant égal à une année de loyer.

Meubles

Au regard des biens mobiliers (meubles meublants, linge, vêtements, bijoux, fourrures, etc...), l'estimation se fait d'après le prix auquel on peut, dans le commerce, trouver des objets similaires. C'est donc la valeur de remplacement qui est prise en considération, compte tenu d'un certain abattement pour usure.

Ici encore signalons qu'en cas de décès, l'Administration ne demande plus la production de la police assurant le mobilier, mais que la valeur de celui-ci est généralement déterminée sur la base d'un pourcentage forfaitaire du montant total de la succession. De sorte que, en vous assurant insuffisamment, vous ne vous mettez pas à l'abri du fisc, et en cas d'incendie vous subirez toujours une perte grave.

Coefficients de revalorisation

Vous trouverez ci-dessous un tableau vous permettant de déterminer, avec un degré d'approximation suffisant, la valeur actuelle d'assurance de vos biens mobiliers ou immobiliers en appliquant le coefficient indiqué aux capitaux d'origine, suivant la date de prise d'effet de la police ou du dernier avenant, étant bien entendu que cet ajustement ne sera exact que si l'estimation intiale était correcte et que si les biens assurés sont inchangés.

Risques locatifs

Ce sont ceux qui résultent de la responsabilité du locataire à l'égard du propriétaire pour les dommages causés à l'immeuble par un incendie.

Cette responsabilité du locataire est extrêmement lourde par suite de la présomption légale qui pèse sur lui. Il est toujours réputé responsable de l'incendie, à moins *qu'il n'apporte la preuve* que le sinistre est survenu par cas de force majeure (exemple : chute de la foudre), par vice de construction (exemple : conformation défectueuse ou mauvais entretien des cheminées imputable au propriétaire), ou à la suite de communication du feu par un voisin.

De plus, la responsabilité du locataire est très étendue puisque son propriétaire peut lui réclamer une indemnité représentant éventuellement, en cas de sinistre total, la valeur intégrale de l'immeuble qu'il occupe, même s'il n'est que locataire partiel.

L'assurance des risques locatifs est donc toujours une chose sérieuse sur laquelle nous attirons particulièrement votre attention.

Pour être correctement assuré en matière de responsabilité locative, il est nécessaire que le capital figurant sous cette rubrique dans la police, soit déterminé ainsi qu'il suit :

a) Si les bâtiments sont occupés par un seul locataire, la somme assurée doit représenter *la valeur totale de ces bâtiments* ;

b) Si l'immeuble est occupé par plusieurs locataires, chacun d'entre eux doit

faire couvrir 50 *fois la valeur de son loyer annuel.*

Au cas où l'assuré aurait garanti ses risques locatifs pour une valeur inférieure à celle qui découle de l'application des règles ci-dessus, les dommages résultant d'un sinistre lui seront réglés par la Compagnie d'assurances, dans la proportion existant entre la somme assurée et le montant qui aurait dû être régulièrement couvert.

Exemple : Un assuré, locataire d'un appartement dans un immeuble de rapport pour un loyer annuel de 10.000 fr., a couvert ses risques locatifs pour un montant de 50.000 fr. Supposons qu'il soit responsable d'un dommage à l'immeuble évalué à 250.000 fr. D'après la formule imposée par les assureurs, ce locataire aurait dû garantir ses risques locatifs pour un capital au moins égal à 50 fois son loyer annuel, soit 10.000 fr. × 50 = 500.000 francs.

— N'ayant assuré que 50.000 fr. au lieu de 500.000 fr., il lui sera fait application de la règle proportionnelle de telle sorte que la Compagnie d'assurances ne lui versera que la somme suivante :

$$\frac{250.000 \times 50.000}{500.000} = 25.000 \text{ francs.}$$

En définitive, ce locataire sous-assuré conservera à sa charge la différence entre le montant total des dommages et l'indemnité réglée par la Compagnie, soit 250.000 — 25.000 = 225.000 francs.

Vous remarquerez que, dans le cas de pluralité d'occupants, l'insuffisance d'assurance entraînant l'application de la règle proportionnelle peut provenir de deux causes : soit d'une erreur dans le coefficient par lequel est multiplié le loyer annuel, soit d'une sous-estimation de ce dernier.

Il serait donc nécessaire de procéder à une réévaluation des risques locatifs chaque fois que le loyer subit une augmentation. Or, la loi du 1er septembre 1948 ayant imposé aux locataires des majorations de loyer semestrielles, il y aurait lieu de demander, tous les six mois, aux assureurs d'établir des avenants d'augmentation des risques locatifs. Pour éviter cette complication, la plupart des Compagnies d'assurances ont admis des systèmes forfaitaires dont le plus couramment pratiqué est le suivant :

— Moyennant paiement d'une prime calculée sur la base d'un capital égal à 100 fois le loyer annuel dit « scientifique » (sans les charges) au 1er janvier 1949, ou 165 fois le loyer annuel dit « forfaitaire » sans les charges) au 1er janvier 1949, l'assuré est couvert en tout temps pour 50 fois le montant du loyer annuel au moment du sinistre, ce qui, par conséquent, le dispense de toute revalorisation périodique de ses risques locatifs.

Risques locatifs supplémentaires

Bien entendu, l'assurance des risques locatifs basée sur les règles précitées est un minimum qui met seulement l'assuré à l'abri du règlement proportionnel dans la limite du capital assuré, soit 50 fois le loyer annuel au moment du sinistre. Mais les dommages peuvent, dans certains cas (petits loyers dans immeubles de grande valeur) excéder ce capital au-delà duquel l'assureur n'est plus engagé. Pour éviter que ces dommages excédentaires restent à la charge de l'assuré, celui-ci a la faculté de souscrire une assurance de risques locatifs supplémentaires dont le taux de prime est plus réduit que celui des risques locatifs ordinaires, déterminé comme il est dit ci-dessus.

Perte de loyers

Le locataire d'un immeuble reconnu responsable d'un incendie, ayant eu pour conséquence de rendre inhabitables les locaux loués, doit au propriétaire une indemnité représentant le manque à gagner correspondant à la perte de loyers pendant le temps nécessaire à la reconstruction de l'immeuble.

Il est d'usage d'assurer ce risque pour un montant équivalent à une année de votre loyer.

Risques de voisinage

Il s'agit des recours pouvant être exercés contre vous par les voisins pour tous dommages matériels d'incendie résultant de la communication du feu à leurs biens par les vôtres.

Le montant à assurer pour couvrir ce risque ne peut être déterminé qu'approximativement. Il appartient à l'assuré lui-même de le fixer en fonction d'éléments qui varient suivant chaque cas d'espèce : risques de propagation du feu, proximité des propriétés voisines, valeur des biens meubles et immeubles appartenant aux voisins.

En tout état de cause, ce montant doit être ajusté par rapport à la hausse générale des prix.

Recours des locataires

Si vous êtes propriétaire, vous ne devez pas perdre de vue la responsabilité qui vous incombe à l'égard de vos locataires et il convient que vous teniez compte dans l'assurance de ce risque de la plus-value acquise par leurs biens.

DIE ET D'EXPLOSIONS
SONT-ILS BIEN COUVERTS ?...

COEFFICIENTS JANVIER 1951

Années	Indice de revalorisation	Années	Indice de revalorisation
1914	199	1946 (1er sem.)	3,15
1920	52	1946 (3e trim.)	3,15
1930	27	1946 (4e trim.)	2,40
1939	21	1947 (1er sem.)	2,40
1940	19	1947 (4e trim.)	2,10
1941	17	1948 (1er sem.)	1,65
1942 (1er sem.)	15	1948 (3e trim.)	1,40
1942 (2e sem.)	12	1948 (4e trim.)	1,20
1943 (1er sem.)	10	1949 (1er sem.)	1,05
1943 (2e sem.)	9,5	1949 (2e sem.)	1,10
1944 (1er sem.)	8	1950 (1er sem.)	1,10
1944 (2e sem.)	7	1950 (2e sem.)	1
1945 (1er sem.)	5,25		
1945 (3e trim.)	4,20		
1945 (4e trim.)	3,55		

A titre d'exemple, les capitaux d'un contrat adapté au 1er *semestre* 1945, *doivent être, au* 1er *janvier* 1951, *multipliés par* 5,25.

Nous serions heureux que les considérations qui précèdent vous apportent quelques éclaircissements concernant les problèmes d'assurance qui peuvent vous préoccuper.

Nous savons, par expérience, combien cette matière apparait rébarbative aux yeux des profanes.

C'est pourquoi nous vous rappelons que notre Département Assurances se tient à votre disposition pour vous conseiller au sujet de vos diverses polices et pour procéder éventuellement à leur revalorisation sur des bases qui vous épargneront peut-être des surprises en cas de sinistre.

Nouvelles Brèves

U. S. A.

NOUVEAUX PRODUITS

L'Esso Standard Oil Company a introduit sur le marché, au 1er novembre, une essence de qualité supérieure étudiée spécialement pour éviter que les moteurs « calent » par temps froid. La mise au point de cette essence est considérée par la société comme un progrès aussi important que celui dû à l'introduction des produits antidétonnants, il y a une vingtaine d'années.

Suivant les recherches conduites par les laboratoires Esso, le « cold stalling » ou calage par refroidissement est dû à la formation de glace dans le carburateur au voisinage du gicleur de ralenti, par suite du refroidissement résultant de l'évaporation de l'essence. Il s'ensuit un mauvais ralenti et parfois même l'arrêt du moteur si la glace obstrue le gicleur. Bien que ces conditions aient existé depuis des années, ce sont surtout les essences actuelles qui sont sujettes à des incidents de ce genre, en raison de la présence de fractions légères qui augmentent le refroidissement. Les moteurs des années écoulées avaient des vitesses de ralenti plus élevées et étaient moins sujets à caler, étant donné que les ajutages étaient plus larges. D'après les techniciens d'Esso, ces fâcheux arrêts, qui ne doivent pas être confondus avec les difficultés de démarrage, se produisent lorsqu'il est nécessaire de ralentir, le moteur n'étant pas encore chaud, surtout par temps frais et humide.

MALTE

LA PLUS PETITE DE TOUTES LES FILIALES DE NEW-JERSEY L'ESSO STANDARD DE MALTE CÉLÈBRE SON CINQUANTIÈME ANNIVERSAIRE

Au cours d'une cérémonie réunissant les représentants du gouvernement et de l'Industrie de l'Ile de Malte, M. R. P. Bolton, délégué de la Standard Oil Company (New Jersey) a remis, en présence de M. P. T. Lamont, une plaque commémorative au Colonel E. J. Vella, à l'occasion du cinquantième anniversaire de l'Esso Standard (Malta) Limited.

Cette Société, qui est la plus petite de toutes les filiales de New Jersey ne compte en tout que quarante trois employés et ne dispose pour assurer le ravitaillement de sa clientèle que de six camions-citernes et d'une « charrette-citerne » hippomobile.

Le Colonel E. J. Vella, qui travaille à l'Esso Standard de Malte depuis quarante-deux ans et qui en dirige les destinées depuis douze ans, faisant récemment l'historique de la société, a estimé que des trois sièges que Malte a dû soutenir depuis les Phéniciens, celui de la dernière guerre avait été sans conteste le plus dur. L'Ile a été pendant trente mois l'objet d'un blocus sévère et d'attaques aériennes presque continuelles. « A certaines époques, a rappelé le Colonel Vella, les rations ont été réduites à un strict minimum et l'Ile demeura sans électricité, sans gaz, sans charbon et parfois même sans eau. Les faibles rations de pétrole lampant n'étaient que d'un petit secours et comme il n'existe à Malte ni arbres, ni forêts, nous devions pour accroitre nos très faibles ressources en combustible, récupérer le bois provenant des destructions des maisons. »

Le Colonel E. J. VELLA.

Les entrepôts et réservoirs de stockage de la Société furent détruits au cours d'un bombardement, mais le Colonel Vella et son personnel avaient déjà pris les devants et dispersé l'essence et les autres produits de la société dans des barils qu'ils avaient mis à l'abri dans des tunnels, des cavernes et des carrières en prévision des mauvais jours. Ce fut là une entreprise ardue, surtout au cours des violents bombardements de 1941. Pour la mener à bien, il fallut faire preuve de beaucoup de courage et de sang-froid. La valeureuse contribution à la défense de l'Ile du Colonel Vella et de son Adjoint, le Lieutenant-Colonel C. T. Curmi leur valurent d'être nommés Officiers de l'Ordre de l'Empire Britannique.

L'Esso Standard de Malte a construit depuis la fin de la guerre de nouvelles installations de stockage. Elle dispose aujourd'hui de deux centres principaux de stockage. Elle se dispute avec deux autres sociétés concurrentes la clientèle des quelque 300.000 résidents de Malte, qui possèdent environ 6.000 voitures de tourisme, 2.400 camions, 560 cars et autobus et 1.300 motocyclettes.

L'Esso Standard de Malte ne gère pas de stations-service et presque toutes ses ventes s'opèrent par l'entremise de stations indépendantes.

Dans le domaine social, la société fut la première à introduire à Malte un régime d'assurances, de retraites et de pensions.

LONDRES

Labourage... et Championnat

Les deux champions canadiens de labourage (séries : tracteur et cheval) Hugh Leslie, de Georgetown et H. Jarvis, d'Agincourt, viennent de participer à deux importantes épreuves internationales de labourage organisées fin janvier et début février en Cornouailles et en Irlande du Nord, au cours desquelles des prix Esso ont été distribués par l'Anglo-American Oil Company Ltd.

Les champions canadiens qui sont accompagnés de M. Porteous ancien député canadien et Président de l'Association des Laboureurs de l'Ontario, mettent à profit leur séjour en Europe pour visiter un certain nombre d'installations agricoles en Grande-Bretagne, en Belgique, en Hollande et au Danemark.

NEW-YORK

Mr. G. S. Koch a remplacé Mr. E. Mc Dowel à la tête du Département Impôts et Taxes de la Standard Oil Company (New Jersey).

Né à Hoisington, dans le Kansas, en 1908, Mr. G. S. Koch est diplômé de la Faculté de Droit de Harvard et membre du Barreau de New-York. Il est entré à New Jersey en 1935 et était depuis 1945 Adjoint au Chef du Département Impôts et Taxes.

Quant à Mr. Mc Dowel, qui prend sa retraite pour raison de santé, il a dirigé le Département Impôts et Taxes de New Jersey depuis juillet 1933. Au cours de la première guerre mondiale, Mr. Mc Dowel fit partie d'un service d'ambulance dans l'infanterie française et fut décoré de la Croix de Guerre.

Président du Comité de la Taxation fédérale de la Chambre de Commerce de New Jersey, Mr. Mc Dowel, qui fait autorité en matière d'imposition, a publié un grand nombre d'études et prononcé de multiples conférences sur cette question dans tous les Etats-Unis. Il a professé, en outre, pendant plusieurs années à l'Université de Columbia.

PORT-JEROME

Dans le courant du mois de janvier, M. Armand Lehericey (Gardien) et M. Max Quesnel (Aide-Opérateur) ont trouvé respectivement dans la Raffinerie une somme d'argent et une montre-bracelet qu'ils ont déposées au Service du Gardiennage.

Ces objets ont pu être ainsi rendus à leurs propriétaires.

Nous sommes heureux de féliciter MM. Lehericey et Quesnel de leur honnêteté.

PORT-SAINT-LOUIS-DU-RHONE

A l'occasion du départ en retraite de M. Paul Saunier qui, après avoir assuré les fonctions de sous-directeur, avait été chargé de la reconstruction de l'usine, la Direction, les employés et agents de maîtrise, auxquels s'était joint M. Carlotti, avaient tenu à lui offrir un souvenir.

Au cours d'un apéritif M. Martin, après avoir exprimé les regrets de tous, souhaita à M. Saunier une longue et heureuse retraite que peut laisser espérer sa robuste constitution.

M. Saunier, très touché par ces marques de sympathie, remercia avec une visible émotion toutes les personnes qui avaient eu la délicate attention de lui offrir ce souvenir.

LES JEUX DE L'ESSO-REVUE

ÊTES-VOUS DE BONS PÉTROLIERS?

Voici une série de dix questions concernant des expressions courantes dans notre profession. Si vous êtes capable de répondre à cinq d'entre elles vous êtes un assez bon « pétrolier » ; à sept ou huit, un bon, à dix, un « super-pétrolier » !

1° **Pouvez-vous donner la définition de** l'indice d'octane d'un carburant ?

★

2° **Pouvez-vous dire ce que signifient les expressions « prix F.O.B » et « prix C.I.F. » ?**

★

3° **Quelle a été la production mondiale de pétrole brut en 1950 ?**

★

4° **A quelle date exacte le puits du « Colonel » Drake a-t-il rencontré le pétrole à Titusville (Pennsylvanie) et à quelle profondeur ?**

★

5° **Savez-vous d'où vient le mot « derrick » ?**

★

6° **Savez-vous quel est le diamètre du « Tap-Line » et quelle est sa longueur ?**

★

7° **Quand fut construite la première pompe à essence ?**

★

8° **Savez-vous combien de produits étaient fabriqués par l'industrie pétrolière, voici 65 ans ?**

★

9° **Pour une même quantité d'essence consommée par un moteur d'automobile voici trente ans et de nos jours, de combien le kilométrage parcouru a-t-il augmenté ?**

★

10° **Quelle est l'importance des réserves mondiales reconnues de pétrole brut ?**

★

Voir les réponses en page 31 de ce numéro.

LINDEN (U. S. A.)

Un groupe de jeunes spécialistes agricoles français a effectué récemment un voyage d'études de plusieurs mois aux Etats-Unis sous les auspices de l'E. C. A. Au cours de leur séjour, ils ont visité le Centre de Recherches de Linden de l'Esso Development Company, où nous les montre cette photographie.

Nous voyons de gauche à droite :

Au premier rang : MM. J. M. Bergeron, J. P. Carnot, G. Fortin, J, P, Martin, M. Mousnier, M. Cosandier, P. Gantrelle. P. Hovelacque et J. N. Péron.

Au deuxième rang : MM. R. Forestier (Ministère Français de l'Agriculture), T. G. Hornung (Ministère Américain de l'Agriculture), G. Marcilhacy, O. W, Corrie (Standard Oil Company New Jersey), Paul Plantive, J. L. Grandon, D. Bedford, C. Baillet, P. Kinnear (Standard Oil Company New Jersey), M. Hublier, P. Lhermay, H. Heinman (Ministère Américain de l'Agriculture), B. Gagon, M. Bontour.

EN MARGE DU CONCOURS PHOTO

M. Lebateux, dont le souci de sécurité est bien connu de tous les collaborateurs des installations S.F.P., n'a pas osé présenter cette photographie, dont l'originalité n'échappe pourtant à personne, au concours photo organisé l'année dernière par l'Esso-Revue. Il estime, en effet, que ces arbres « à trou », d'une espèce heureusement très rare, peuvent être dangereux pour ceux qui veulent y grimper et causer même des accidents !... (du moins c'est l'Esso-Revue qui le dit...).

Nous comptons toutefois sur M. Lebateux pour nos prochains concours !

ANGLETERRE

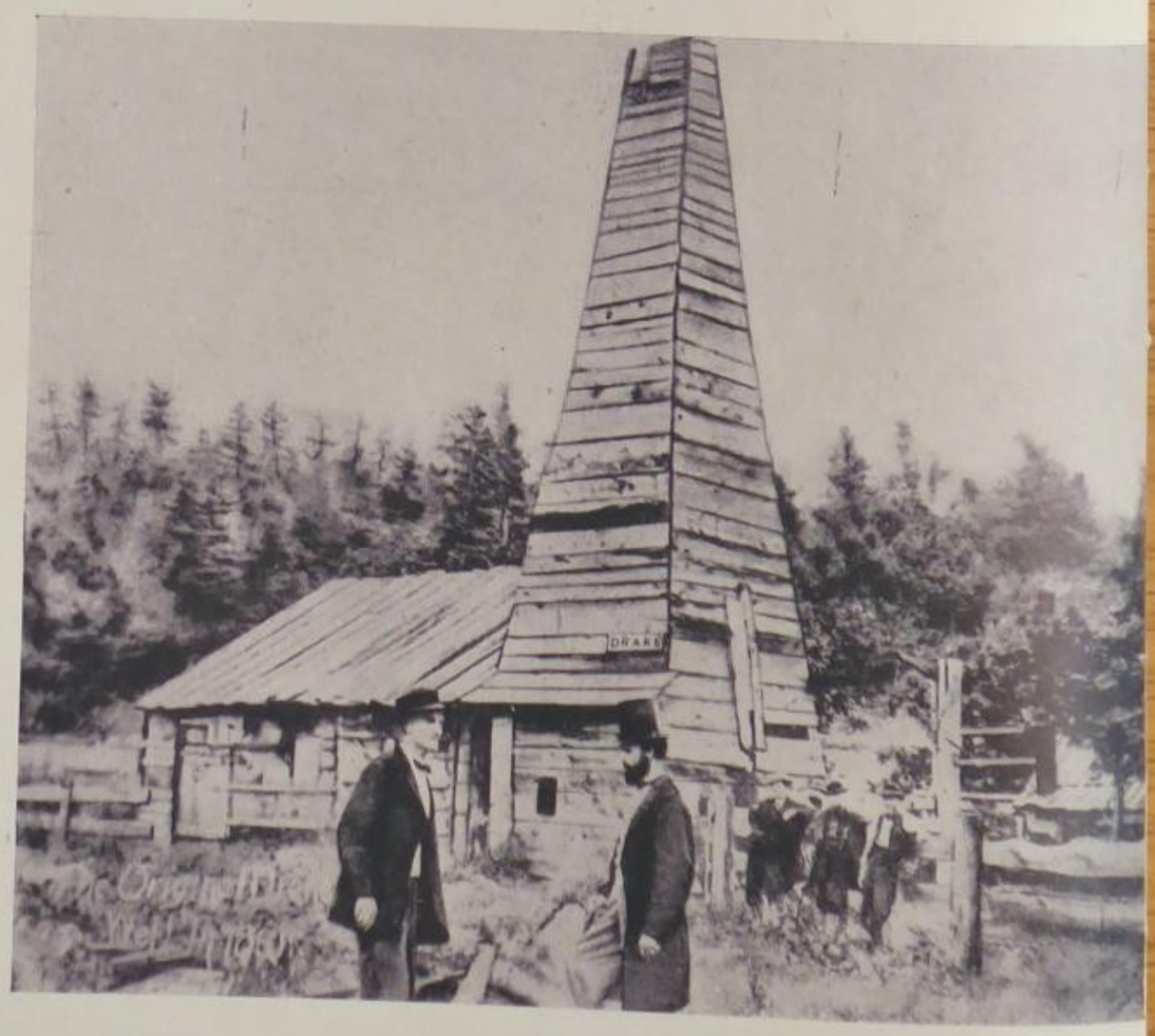
Essai d'une locomotive à turbine à gaz

Les essais de traction ferroviaire à l'aide d'une locomotive à turbine à gaz, construite spécialement en Suisse, sont en cours actuellement en Angleterre.

Par l'intermédiaire d'un réducteur de vitesse, la turbine à gaz entraîne un générateur électrique. Le courant produit par ce générateur actionne quatre moteurs de traction, situés dans deux voitures. La puissance nette transmise par la turbine au générateur est de deux mille cinq cents chevaux. Le démarrage se fait au gas-oil. Quand la turbine est chaude elle est alimentée avec du fuel lourd. La turbine à gaz dispose d'une seule chambre de combustion. L'air fourni par le compresseur passe dans un échangeur de chaleur dans lequel il est réchauffé avant de pénétrer dans la chambre de combustion. Le fuel est pulvérisé dans ladite chambre à l'aide d'un injecteur unique placé dans son centre.

PORT-JEROME

Voici une image familière à nos lecteurs : il s'agit du fameux puits du « Colonel » Drake, qui rencontra le pétrole brut à Titusville, en 1859. Nous n'avons pas été peu étonnés au cours d'un déplacement à Port-Jérôme, de découvrir que ce monument hautement historique avait été acheté par notre Société, transporté à travers l'Atlantique et implanté, comme le montre la seconde photographie, à Notre-Dame de Gravenchon, à l'angle même du territoire de la raffinerie !



ESSO-SPORTS

Esso-Sports crée actuellement au sein de son Groupe Artistique une Section de Musique de Chambre réunissant déjà un violoniste, un pianiste et un altiste.

En vue de constituer un quatuor ou un quintette, ceux de nos collègues qui seraient susceptibles de compléter la formation sont priés de se faire connaitre à M. Marchal, Secrétaire Général du Club.

★

Nous avons été heureux d'apprendre que la Médaille d'honneur du sous-district rouennais du Football a été décernée, pour marquer leurs nombreuses sélections dans l'équipe du S. D. R., à MM. André Glatigny et Henri Secardin, tous deux membres actifs du Club de la Raffinerie de la Mailleraye.

BELGIQUE

Plus d'éblouissements par les phares d'autos ?

Une firme belge annonce que la question de l'éblouissement par les phares de voitures qui circulent la nuit, est résolue : le procédé, récemment en démonstration au Salon de l'Automobile de Bruxelles, comporte une cellule photo-électrique liée aux réflecteurs ; un interrupteur, actionné automatiquement par les lumières d'une voiture venant à votre rencontre, abaisse la lumière des réflecteurs.

Lorsque les voitures se sont dépassées, le contact est rompu, les phares se rallument.

Désireuse d'assurer d'une façon certaine l'approvisionnement en brut de la raffinerie, la direction de la S.F.P. a décidé, pensons-nous, d'entreprendre une série de forages dans les alluvions de la Basse-Seine. Bonne chance aux hardis pionniers qu'on aurait cependant pu munir, à notre avis, d'un matériel plus perfectionné.

Dernière heure. — Aux dernières nouvelles, il se s'agit pas d'huile brute, mais d'eau, de cette eau dont la raffinerie est également gourmande ; un entrepreneur a été chargé de creuser un puits à cet endroit pour notre compte.

Ouf ! les gens du Moyen-Orient ont eu chaud !

Nous sommes heureux de présenter à nos lecteurs ce dessin qui a obtenu le premier prix dans le concours international de caricature organisé par la revue « Pact » éditée par l'Association des Industriels de Belgique et l'Association des Industriels de France. C'est M. Joseph Renuez, du Département Technique de la Raffinerie de Port-Jérôme, qui en est l'auteur. Toutes nos félicitations.

NOMINATIONS ★ PROMOTIONS

A LA DIRECTION INDUSTRIELLE

L'augmentation des activités de la Raffinerie de Port-Jérôme et la mise en exécution du programme de modernisation ont nécessité les modifications importantes suivantes :

M. Auguste SCHLAGETER, qui remplissait les fonctions d'Adjoint du Directeur, M. Raymond B. Young, a été nommé Directeur Industriel Adjoint. M. Schlageter est déjà bien connu de tous et à l'époque de sa nomination d'Adjoint du Directeur Industriel, l' « Esso-Revue », dans son numéro d'avril 1949, a publié, avec sa photographie, un article à son sujet.

A la Raffinerie de Port-Jérôme, il est apparu nécessaire de nommer un Directeur Adjoint. Ce poste a été confié à M. H. VIIAL, âgé de 51 ans, Ingénieur Chimiste de l'Université de Lyon. M. Viial est entré à la Société en septembre 1922 en qualité de Chef Chimiste des Laboratoires de la Raffinerie de La Mailleraye. En août 1934, il devient Sous-Directeur de la Raffinerie de La Mailleraye et, en mars 1946, est muté à la Raffinerie de Port-Jérôme, chargé de l'exploitation et de la coordination technique des deux raffineries avec le titre d'Adjoint « opérations ». Son expérience et sa compétence le désignaient tout naturellement pour seconder le Directeur de la Raffinerie, M. A. Gotard.

M. H. VIIAL

La seconde nomination est celle de M. André DUBOIS, âgé de 41 ans, qui est mis à la tête de la Direction « Exploitation », laquelle groupe d'une part, le Département Fabrications et Expéditions et, d'autre part, le Département Construction et Entretien.

M. André Dubois est Ingénieur civil des Mines de Saint-Etienne. Il est entré à la Raffinerie pendant sa construction en avril 1933. Il assista à sa naissance, il en connaît tous les rouages. Bien qu'Ingénieur, il tint à se familiariser avec tous les emplois d'ouvrier de fabrication, puis d'opérateur et gravit tous les échelons jusqu'à celui qu'il occupe maintenant. Depuis 1936, il était Chef de Fabrication des Produits Blancs et Noirs. La guerre (blessé, Croix de Guerre) interrompt ses activités. Il revient à la Raffinerie en août 1940 et ne la quitte plus.

M. A. DUBOIS

La troisième de ces nominations à la tête de la Raffinerie de Port-Jérôme concerne M. Georges MELIK NOUBAROFF à qui est confiée la Direction Technique dont dépendent le Département Recherches et Développement et le Département

CHRONIQUE SOCIALE

RÉSUMÉ DES DISPOSITIONS SOCIALES

envisagées ou prises
au cours du mois de janvier 1951

MUTUELLE DE L'INDUSTRIE DU PÉTROLE

La Mutuelle de l'Industrie du Pétrole a décidé de relever, à partir du 1er janvier 1951, *les taux des cotisations demandées aussi bien aux Sociétés qu'aux mutualistes, dans les conditions suivantes :*

	Tarif général	Tarif Alsace-Lorraine
Catégorie C¹ - l'adhérent seul	100. »	70. »
— C² - l'adhérent, le conjoint et ses enfants à charge	160. »	110. »
— R¹ - l'adhérent seul	40. »	40. »
— R² - l'adhérent, le conjoint et ses enfants à charge	60. »	60. »
Rubrique V¹ - l'adhérente seule	140. »	100. »
— V² - l'adhérente et ses enfants à charge	200. »	140. »
— F - l'adhérente seule ou les enfants salariés et célibataires de 16 à 21 ans	200. »	140. »
— D - Ascendant ou enfant de plus de 21 ans, à charge	140. »	100. »

Cette majoration a, pour contrepartie, l'augmentation des prestations servies par la Mutuelle à ses adhérents.

Technique. M. Georges Melik-Noubaroff a 43 ans. Il est d'origine arménienne mais, venu en France dès sa jeunesse, il a fait toutes ses études à Paris : Janson-de-Sailly, Louis-le-Grand (où il rencontre M. André Dubois) et l'Ecole des Mines dont il est ingénieur. Il était normal qu'étant né à Bakou, il s'intéressât particulièrement au pétrole et les stages qu'il fait dans cette industrie, notamment à Pechelbronn le déterminent à devenir « raffineur ».

Entré à notre Société en février 1932 au Bureau d'Etudes du Siège, il participe au programme de construction de la Raffinerie et à l'étude du pipe-line Le Havre-Port-Jérôme. Nommé à Port Jérôme à la Fabrication, il prend part au démarrage des unités de traitement au phénol et de déparaffinage, puis passe au Département Technique où il se spécialise dans les questions d'huiles de graissage, de contrôle des diverses unités, etc... En collaboration avec le Laboratoire Recherches et Développements il dépose deux brevets relatifs au phénol avec gradient de sélectivité. Septembre 1939 : son attachement à notre pays lui fait refuser l'affectation spéciale qui lui était proposée et il s'engage comme simple canonnier... Il est démobilisé en septembre 1940 et regagne le Siège.

M. G. MELIK-NOUBAROFF

En janvier 1942, il obtient sa naturalisation.

Nommé Assistant Technique à la Direction Industrielle du Siège il supervise les activités de la Société en ce qui concerne la qualité des produits (spécifications) et préside la Commission des Brevets. Il collabore à la mise au point des projets de modernisation de la Raffinerie, des fabrications nouvelles et des accords de raffinage avec la C. F. R.

RÉPONSES AU JEU DU BON PÉTROLIER

1° **L'indice d'octane est le pourcentage d'iso-octane (C8 H18) qu'il faut introduire dans le mélange heptane normal iso-octane pour obtenir le même seuil de détonation qu'avec le carburant à mesurer. Si on trouve, par exemple, pour ce carburant, qu'il faut réaliser un mélange de 25 % d'heptane normal et de 75 % d'iso-octane, on dit que l'indice d'octane du carburant essayé est de 75.** ....

2° **Le prix** F.O.B. **(free on board) signifie : franco une fois chargé. Restent dans ce cas à la charge de l'acheteur : le fret, l'assurance maritime, le transport maritime, etc... Le prix** C.I.F. **(cost, insurance, fret) s'entend pour marchandise rendue à destination, l'expéditeur assumant intégralement toutes les charges.**
En résumé C.I.F. = F.O.B + I + F.

3° **522.840.000 tonnes.**

4° **Le 23 août 1859, à 23 mètres de profondeur.**

5° **Le mot « derrick » vient du nom d'un célèbre bourreau du XVII^e siècle.**

6° **Le diamètre du « Tap-Line » est de 30 et 31 pouces (75 et 78 cm.) et sa longueur atteint 1.800 kilomètres.**

7° **En 1885, disent les uns, bien avant, disent les autres.**

8° **Exactement trois : l'huile noire, le pétrole lampant (produit vedette !) et l'essence. Aujourd'hui, elle en fabrique plus de 1.200.**

9° **25 %.**

10° **Plus de neuf milliards de tonnes.**

LES BONNES IDÉES PAIENT

SUGGESTIONS PRIMÉES

P.J. 207. **Frs. 5.000.** — « Saturnin-Emile-Claude ». M. Louis Terny, Port-Jérôme. Amélioration des conditions de sécurité par l'aménagement d'une échelle utilisée pour peindre, sur le corps des wagons-citernes, l'indication du produit contenu.

P. J. 223. **Frs. 7.000.** — « Toni-Merri-Jeanne ». M. Anicet Picco, Port-Jérôme. Modification de l'appareillage accessoire des moteurs synchrones des pompes de Seine pour assurer de meilleures conditions de sécurité.

N° 379. **Frs. 5.000.** — « Pierre-Paul-Jacques ». M. L. Descours, Secteur du Puy. Etablissement d'une seule facture par livraison pour des produits ayant des modes de règlement différents.

N° 510. **Frs. 3.500.** — « Jean-Robert-Edgard ». M. Louis Vidil, D.S.E. Marseille. Suppression de l'établissement d'un document faisant double emploi. (Application limitée.)

N° 512. **Frs. 3.500.** — « Jean-Maurice-Dominique ». M. Jean Grisel. D.S.O. Bordeaux. Modification d'un tableau de connexion (Machines Electro-Comptables) permettant d'imprimer directement la date sur l'état cumulatif des ventes par produit.

N° 517. **Frs. 25.000.** — « Gaston-Henri-Georges ». M. Claude Lecler, D.S.O. Bordeaux. Modification des instructions techniques relatives à l'établissement, par les machines Electro-Comptables, des états cumulatifs des ventes .

N° 523. **Frs. 10.000.** — « Louis-Emile-Paul ». M. L. Descours, Secteur du Puy. Réduction du nombre de documents devant être établis par les dépôts utilisant des transporteurs-commissionnaires.

N° 524. **Frs. 3.500.** — « Paul-Eugène-Onésime ». M. Paul Malgras, Secteur de Chaumont. Aménagement des mentions à porter sur factures pour la désignation du canton et de l'arrondissement.

N° 532. **Frs 3.500.** — « Henri-Lucien-André ». M. André Bonnet, D.S.O. Bordeaux. Simplification de la tenue des comptes d'avances permanentes.

SUGGESTIONS FAISANT L'OBJET D'UNE LETTRE DE FÉLICITATIONS

P.J. 211. — « Jean-Pierre-Bernard ». M. Louis Glemarec, Port-Jérôme. Amélioration de la diffusion d'avis au personnel.

P.J. 214. — « Léonie-Catherine-Georges ». M. Georges Cozic, Port-Jérôme. Valorisation du matériel expédié de la Raffinerie (ne sortant pas du stock « Magasin ») pour en permettre la comptabilisation.

AVIS

Avez-vous fait inscrire vos enfants pour les colonies de vacances ? **Sinon, faites-le sans tarder aux lieux d'inscription indiqués par la circulaire n° 6 du Service Social, en date du 16 mars 1951. Merci !**

ENTRE NOUS

NAISSANCES

Nous avons appris
les heureuses naissances de :

Michel, fils de M. Baques, Usine de Bitumes d'Auxerre.

Denis, troisième enfant de M. Gilbert Cordier, Magasin Central Aubervilliers.

Martine, deuxième enfant de M. Jacques Fardeau, Département Construction et Entretien.

Michèle, petite-fille de M. G. Kettler, Service Etats Financiers.

Claudine, fille de M. Palem, Usine de Bitumes de Pont-Vert.

DIVISION NORD-OUEST

Josette-Claude, quatrième enfant de M. Pierre Nicole, à Orly.

DIVISION SUD-OUEST

Bernard, fils de M. Louis Vaur, Secteur d'Aurillac.

RAFFINERIE DE LA MAILLERAYE

Agnès, fille de Mme Yvette Alligier.
Chantal, 3e enfant de M. Lucien Aube.
Jean-Pierre, 4e enfant de M. Pierre Bénard.
Jeanine, fille de M. André Goujon.
Patrick, 7e enfant de M. Arsène Honoré.
Alain, 3e enfant de M. Marcel Jourel.
Elisabeth, 8e enfant de M. Al. Lebebvre.
Jean-Pierre, 3e enfant de M. Al. Muguet.

RAFFINERIE DE PORT-JEROME

Philippe, 5e enfant de M. André Couette.
Brigitte, fille de M. Roger Daure.
Andre, fils de M. François Deveaud.
Evelyne, 3e enfant de M. J Dumouchel.
Françoise, 4e enfant de M. Auguste Fosse.
Marie-France, 7e enfant de M. J. Gibeaux.
Daniel, troisième enfant de M. Yves Guyet.
Jean-Paul, 5e enfant de M. Lucien Herveic.
Michèle, 3e enfant de M. Georges Jicquel.
Aimée, 2e enfant de M. Roger Le Baillif.
Evelyne, 2e enfant de M. B. Lecourtois.
Anne-Marie, 7e enfant de M. A. Lefebvre.
Yvan, 2e enfant de M. Jacques Lefèvre.
Claude, 1er enfant de M. Roger Lejeune.
Martine, 3e enfant de M. Jean Pichereau.
Annie, fille de M. Jean Varin.

MARIAGES

Nous avons appris avec plaisir
les mariages de :

Mlle Anne-Marie Barbey, Usine de Grand-Quevilly, avec M. Michel Dussaux.

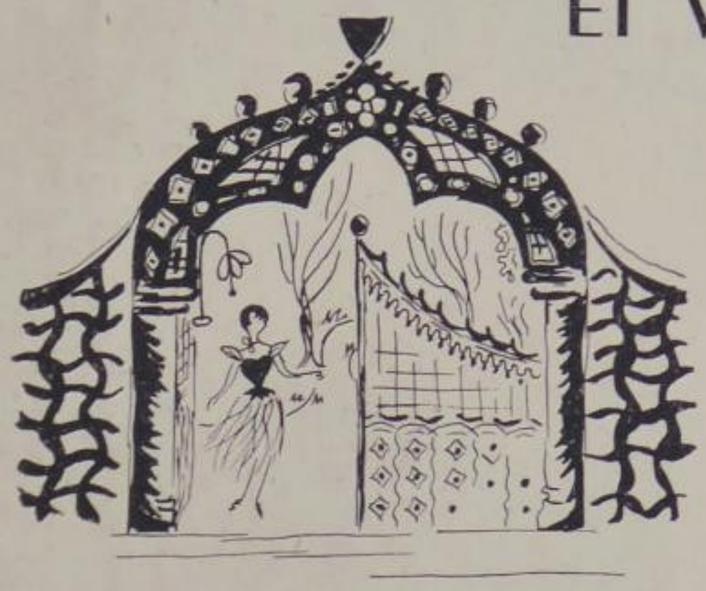
M. Michel Delande, Raffinerie de Port-Jérôme, avec Mlle Jacqueline Rachinel.

M. Jean Fisset, Usine de Grand-Quevilly, avec Mlle Julienne Voiturier.

M. Alexandre Lefauconnier, Raffinerie de Port-Jérôme, avec Mlle Jeanine Levavasseur.

M. Marcel Lesueur, Raffinerie de Port-Jérôme, avec Mlle Jeanine Lepastourel.

ET VOICI POUR LES ÉCRIVAINS AMATEURS...
...LE JARDIN DES CLICHÉS



Qu'est-ce qu'un cliché ?

C'est un mot, une tournure de phrase, une expression tout faite, qu'on répète fréquemment et sans y prêter aucune attention, dont on se sert comme on le ferait d'une vieille casserolle, d'un joujou trop usé, d'un chiffon de soie décoloré.

(Et pourtant la casserole autrefois a été brillante de neuf, frais et éclatant le joujou, chatoyant le ruban de soie !)

Or, par le plus grand des hasards, nous avons découvert récemment le jardin des clichés, tiède et paisible enclos abondamment fleuri.

Sous un porche, véritable dentelle de pierre, nous attendait la plus charmante des jardinières : taille de guêpe, un regard doux comme l'agneau, un teint de lis et de roses, jolie comme un cœur, fraiche comme une rose ; elle nous fit visiter avec une grâce exquise son domaine.

Voici le massif des « cheveux de lin » — les vedettes de cinéma et les musiciens aiment beaucoup les fleurs nous dit-elle ! Voici celui des « yeux de velours » aux pétales sombres recherchés par les personnes romantiques et voici les plates-bandes de « peaux satinées » et « lèvres de corail ». Plus loin un arbre exotique « gant beurre frais » étendait ses doigts... ses branches je veux dire sous un ciel sans nuages.

Notre guide nous dit, qu'en dépit de ses soins, les mauvaises herbes envahissent les allées, des chardons appelés : « mine de papier mâché », « bayez aux corneilles », « pleurer comme un veau ». Nous la consolâmes de notre mieux ; ensuite, nous allâmes déguster un festin pantagruélique avec un appétit d'ogre.

Hélas, au-dessus de nos têtes, brusquement, nous aperçumes un ciel de plomb et la mer qui tout à l'heure était d'huile devenait houleuse. Avec la rapidité de l'éclair, un temps de chien se préparait.

Nous courûmes comme des lièvres nous mettre à l'abri, conservant malgré tout un souvenir impérissable de cette journée délicieuse...

Entrez au jardin des clichés : vous avez le droit d'y jouer en toute liberté.

Mademoiselle « *souple comme le roseau* » vous pose d'abord quelques devinettes.

Complétez les phrases suivantes :

rouge comme ... clair comme ...
jaune comme ... ronde comme ...
amère comme ...

Le lutin « Malin comme un singe » vous propose celles-ci :

travailler comme ... nager comme ...
siffler comme ... crier comme ...
rire comme ... dormir comme ...

Et, pour vous amuser, le gnôme « *Bête comme une oie* » vous propose d'inventer une histoire avec des clichés. Il y aura un paysage d'estampe japonaise, des nuages frisés comme des moutons, des enfants gais comme des pinsons et des pinsons qui siffleront comme des merles...

Soleil couchant à Port-Saint-Louis-du-Rhône ▶

RÉDACTEUR EN CHEF-GÉRANT
PIERRE MOREL
ÉDITION SODICO-PARIS
RÉGIE DE CE DÉPOT LÉGAL
2e TRIMESTRE 1951
IMP. LANG, BLANCHONG ET Cie
30, RUE DU POTEAU, PARIS